



Liikenne- ja
viestintäministeriö

Sisämaan yöjunaliikenne

Selvitys



Liikenne- ja viestintäministeriön

toiminta-ajatus

Liikenne- ja viestintäministeriö edistää yhteiskunnan toimivuutta ja väestön hyvinvointia huolehtimalla siitä, että kansalaisten ja elinkeinoelämän käytössä on laadukkaat, turvalliset ja edulliset liikenne- ja viestintäyhteydet sekä alan yrityksillä kilpailukykyiset toimintamahdollisuudet.

visio

Suomi on eturivin maa liikenteen ja viestinnän laadussa, tehokkuudessa ja kansainvälisessä osaamisessa.

arvot

Rohkeus

Oikeudenmukaisuus

Yhteistyö



Julkaisun nimi

Sisämaan yöjunaliikenne. Selvitys

Tekijät

Jyrki Rinta-Piirto, Heidi Saarinen ja Heikki Metsäranta, Strafica Oy

Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä

Liikenne- ja viestintäministeriö, 27.10.2009

Julkaisusarjan nimi ja numero

**Liikenne- ja viestintäministeriön
julkaisu 9/2010**

ISSN (verkkojulkaisu) 1795-4045

ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-243-148-6

HARE-numero

Asiasanat

joukkoliikenne, junaliikenne, yöjunaliikenne

Yhteyshenkilöt

Marcus Merin, Tuomo Suvanto

Tiivistelmä

Liikenne- ja viestintäministeriö osti ns. sisämaan yöjunaliikennettä Helsingistä Kuopion ja Kaajanin kautta Ouluun sekä Turusta Joensuuhun v. 2006 asti, jolloin Kerava–Lahti-oikorata otettiin käyttöön. Tällöin ko. yöjunalinjat lakkautettiin. Eri tahot ovat tämän jälkeen esittäneet niiden uudelleen perustamista. Tämän selvityksen tavoitteena on selvittää sisämaan yöjunaliikenteen liikenteellistä tarvetta ja mahdollisuuksia. Työssä tarkastellaan sisämaan yöjunaliikenteen reitti- ja palveluvaihtoehtoja erityisesti Kainuun, Pohjois-Karjalan, Pohjois-Savon ja Lapin näkökulmista.

Liikennepoliittisessa selonteossa vuonna 2008 asetetut kaukoliikenteen peruspalvelutasotavoitteet toteutuvat nykytilanteessa tässä työssä tarkastellun alueen osalta. Sisämaan yöjunaliikenteen uudelleen perustamista ei tästä näkökulmasta voida pitää peruspalvelun piiriin kuuluvana asiana.

Työn ohjausryhmän päätöksellä työssä arvioitiin useita sisämaan yöjunayhteysvaihtoehtoja. Vaihtoehdoissa perustettiin uusia yöjunalinjoja tai ohjattiin Rovaniemen suunnan yöjunia uusille reiteille. Uusista yöjunareiteistä olisi tietyille yhteysväleille ja käyttäjille huomattavaa hyötyä. Rovaniemen yöjunan uudelleen ohjaus tarjoaa uusia yhteyksiä Itä-Suomeen, mutta muuttaa samalla Rovaniemen junien lähtöaikoja. Kokonaan uusien yöjunareittien perustaminen on taloudellisesti kallista ja teknisesti hankalaa mm. Helsingin ratapihan ratakapasiteetin vähyyden takia.

Tehtyjen laskelmien mukaan mikään tarkastelluista vaihtoehtoista ei ole liike- eikä yhteiskuntataloudellisesti kannattava. Sisämaan yöjunalinjojen uudelleen perustamisen sijaan palvelutasoa voidaan parantaa myös muilla keinoilla. Rataverkon kehittäminen lyhentää matka-aikoja päiväajan yhteyksillä.

Liikenne- ja viestintäministeriön joukkoliikenteen ostoihin tarkoitetut määrärahat ovat rajalliset. Mikäli sisämaan yöjunia haluttaisiin ostaa, on vaihtoehtona joidenkin nyt ostettujen juna- vuorojen lakkauttaminen tai kokonaan uusien rahoitusmuotojen kehittäminen esim. alue- ja elinkeinopoliittisin perustein.

Publikation

Utredning om nattågtrafiken i inlandet

Författare

Jyrki Rinta-Piirto, Heidi Saarinen och Heikki Metsäranta, Strafica Oy

Tillsatt av och datum

Kommunikationsministeriet, 27.10.2009

Publikationsseriens namn och nummer

**Kommunikationsministeriets
publikationer 9/2010**

ISSN (webbpublikation) 1795-4045
ISBN (webbpublikation) 978-952-243-148-6
HARE-nummer

Ämnesord

kollektivtrafik, tågtrafik, nattågtrafik

Kontaktpersoner

Marcus Merin och Tuomo Suvanto

Other information

Rapporten är på finska.

Sammandrag

Kommunikationsministeriet köpte såkallad nattågtrafik i inlandet, från Helsingfors via Kuopio och Kajana till Uleåborg samt från Åbo till Joensuu. Linjerna trafikerades fram till år 2006 när direktbanan Kervo-Lahtis togs i bruk, varvid dessa nattåglinjer drogs in. Därefter har olika sektorer framfört att linjerna ska återinrättas. Målet med detta arbete är att utreda om det finns behov av och möjligheter till nattågtrafik i inlandet. I arbetet studeras alternativa rutter och tjänster i nattågtrafiken i inlandet, speciellt med tanke på Kajanaland, Norra Karelen, Norra Savolax och Lappland.

Målen för fjärrtrafikens basservicenivå, som ställdes år 2008 i en trafikpolitisk redogörelsen, uppfylls i nuläget på det område som har granskas i arbetet. Ur denna synvinkel kan återinrättandet av nattågtrafiken i inlandet inte anses höra till basservicen.

Enligt styrgruppens beslut undersöktes i arbetet flera alternativa nattågförbindelser. I alternativen bildades nya nattåglinjer eller nattågen till Rovaniemi styrdes till nya rutter. Vissa förbindelseavsnitt och vissa användare skulle dra betydande nytta av de nya nattågrutterna. En omläggning av nattåget till Rovaniemi erbjuder nya förbindelser till Östra Finland, men ändrar samtidigt avgångstiderna för nattågen till Rovaniemi. Det är dyrt och tekniskt besvärligt att inrätta helt nya nattågrutter, bl.a. på grund av att bankapaciteten på Helsingfors bangård är liten.

Enligt gjorda beräkningar är inget av de granskade alternativen vare sig affärs- eller samhällsekonomiskt lönsamt. I stället för att återinrätta nattåglinjerna i inlandet kan servicenivån förbättras också med andra medel. När bannätet utvecklas blir restiderna på förbindelseavsnitten dagtid kortare.

Kommunikationsministeriet har begränsade anslag för upphandling av kollektivtrafik. Ifall man vill köpa nattåg i inlandet är alternativet att vissa tågturer som sköts med köptrafik dras in eller att helt nya finansieringsformer utvecklas, exempelvis på region- och näringspolitiska grunder.

Date
5 March 2010

Title of publication

Study on the night train traffic in interior Finland

Author(s)

Mr Jyrki Rinta-Piirto, Ms Heidi Saarinen and Mr Heikki Metsäranta, Strafica Ltd

Commissioned by, date

Ministry of Transport and Communications, 27 October 2009

Publication series and number

Publications of the Ministry of Transport and Communications 9/2010

ISSN (online) 1795-4045

ISBN (online) 978-952-243-148-6

Reference number

Keywords

public transport, train traffic, night train traffic

Contact persons

Mr Marcus Merin and Mr Tuomo Suvanto

Other information

The report is in Finnish

Abstract

Ministry of Transport and Communications bought the so-called night train traffic of interior Finland from Helsinki to Oulu via Kuopio and Kajaani and from Turku to Joensuu until year 2006, when the direct railway line for Kerava to Lahti was introduced. At the same time the night train lines were ended. Since then different parties have proposed them to be introduced again. The objective of this study is to examine the transport needs and possibilities of the night train traffic in interior Finland. This report examines the route and service alternatives of night train traffic especially from the Kainuu, North Karelia, Pohjois-Savo and Lapland points of view.

The national basic level of service for long-distance traffic that was defined in the government transport policy report to parliament in 2008 are realised in the investigated area. From that point of view the night train traffic of interior Finland can not be seen as a part of basic level of service.

The steering group of this study decided the night train connections that were investigated in this study. Alternatives included both new night train lines and re-routing existing night trains to Rovaniemi. Some areas and users would benefit significantly from the new night train lines. The rerouting of Rovaniemi night train would offer connections to Eastern Finland, but it also changes the departure times of trains from Rovaniemi. Establishment of new night train lines is economically expensive and technically difficult because the paucity of railroad track capacity in the Helsinki railway yard.

The calculations showed that any of the examined alternatives is not commercially or socio-economically profitable. Instead of introduction of night train lines the level of service can be improved in other ways. The improvements of the railroad network will shorten the travel times of the day time connections.

The allowances of Ministry of Transport and Communications for buying public transport is limited. If the night train traffic is wished to be subsidised, some existing train lines must be ended or whole new model of financing has to be developed for example on the ground of the regional economy policy.

SISÄLLYSLUETTELO

ESIPUHE	8
1 SELVITYKSEN TAUSTA JA TAVOITTEET.....	9
2 YÖJUNALIIKENNE NYKYISIN	10
3 LIIKENTEELLISET TARPEET	13
3.1 Peruspalvelutasotavoitteet.....	13
3.2 Työssä tarkasteltavat alueet ja käyttäjäryhmät	14
3.3 Liikenteelliset tarpeet alueellisesti ja eri käyttäjäryhmien näkökulmista	15
3.4 Työssä tarkasteltavat yhteysvälit.....	19
4 NYKYISET YHTEYDET	20
4.1 Tarkasteluperiaatteet.....	20
4.2 Yhteenveto nykyisistä yhteyksistä	22
5 TULEVAISUUDEN MUUTOKSET	26
5.1 Rataverkon kehittyminen	26
5.2 Väestömuutokset	27
5.3 Matkailu	30
6 REITTI- JA PALVELUVAIHTOEHDOT.....	31
6.1 Vaihtoehtojen kuvaus	31
6.2 Aikataulut	39
6.3 Kaluston tarve ja korvaantuvat junayhteydet.....	41
6.4 Palvelutasomuutokset	43
6.5 Toteuttamiskelpoisuus	45
7 VAIKUTUKSET	47
7.1 Arviointikehikko.....	47
7.2 Kysynnän arviointi.....	48
7.3 Yksikköarvot.....	54
7.4 Yhteenvetotaulukko	56
8 JOHTOPÄÄTÖKSIÄ	59
LÄHDELUETTELO.....	62

LIITE 1. KAINUUN MAAKUNTA-KUNTAYHTYMÄN KANTA SISÄMAAN YÖJUNALIIKENTEESEEN	64
LIITE 2. LAPIN MAAKUNNAN KANTA SUOMEN YÖJUNALIIKENTEESEEN.....	66
LIITE 3. POHJOIS-KARJALAN MAAKUNNAN KANTA SISÄMAAN YÖJUNALIIKENTEESEEN	68
LIITE 4. POHJOIS-SAVON LIITON KANNANOTTO SISÄMAAN YÖJUNALIIKENTEESEEN	71
LIITE 5. VARSINAIS-SUOMEN LIITON KANTA SISÄMAAN YÖJUNALIIKENTEESEEN	73
LIITE 6. NYKYISET JUNAYHTEYDET	75
LIITE 7. NYKYISET LENTOYHTEYDET	76
LIITE 8. NYKYISET BUSSIYHTEYDET	77
LIITE 9. NYKYISET HENKILÖAUTOYHTEYDET	78
LIITE 10. YÖJUNALIIKENNE RUOTSISSA JA NORJASSA	79

ESIPUHE

Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti lokakuussa 2009 ulkopuolisen selvitystyön sisämaan yöjunaliikenteestä ja sen taloudellisista mahdollisuuksista. Selvityksen tarkoituksena oli selvittää yöjunien liikenteellistä tarvetta ja mahdollisia eri reitti- ja palveluvaihtoehtoja sekä tehdä niitä koskevat liikenteelliset ja yhteiskuntataloudelliset tarkastelut.

Sisämaan yöjunaliikenne lakkautettiin syksyllä 2006. Kyse oli Helsingin ja Oulun välisestä yöjunayhteydestä, joka kulki Kuopion ja Kajaanin kautta. Samalla loppui myös Joensuun ja Helsingin sekä Turun ja Joensuun välinen yöjunaliikenne. Erityisesti Kainuussa ja Pohjois-Karjalassa on lakkautusten jälkeen toivottu yöjunaliikenteen palauttamista ja että liikenteen kustannuksia vielä selvitetäisiin.

Työn on tehnyt Strafica Oy, jossa työstä ovat vastanneet DI Jyrki Rinta-Piirto, DI Heidi Saarinen ja DI Heikki Metsäranta.

Konsulttityötä ohjasi liikenne- ja viestintäministeriön asettama ohjausryhmä. Ohjausryhmään nimettiin yli-insinööri Marcus Merin, liikenneneuvos Tuomo Suvanto ja ylitarkastaja Kari Korpela liikenne- ja viestintäministeriöstä. Maakuntien liitoista ohjausryhmään kutsuttiin kehittämispäällikkö Hannu Huikuri Pohjois-Karjalan maakuntaliitosta, maakuntajohtaja Jussi Huttunen Pohjois-Savon liitosta, maakuntajohtaja Alpo Jokelainen Kainuun maakunta - kuntayhtymästä, ohjelmapäällikkö Sami Laakkonen Lapin liitosta sekä maakuntainsinööri Janne Virtanen Varsinais-Suomen liitosta. Ratahallintokeskusta (1.1.2010 alkaen Liikennevirasto) ohjausryhmässä edusti ylitarkastaja Harri Lahelma ja VR-Yhtymä Oy:tä henkilöliikennedivisioonan johtaja Antti Jaatinen. Ohjausryhmän puheenjohtajana toimi yli-insinööri Marcus Merin liikenne- ja viestintäministeriöstä.

Ohjausryhmän työhön osallistuivat myös suunnittelujohtaja Hannu Heikkinen Kainuun maakunta -kuntayhtymästä ja maakuntainsinööri Jouko Kohvakka Pohjois-Savon liitosta.

Työn aikana tutkittiin useita sisämaan yöjunayhteysvaihtoehtoja. Tarkastellut vaihtoehdot muodostettiin maakuntien liittojen näkemyksiä noudattaen ja niistä päätettiin ohjausryhmässä yksimielisesti. Työssä esitettävien laskelmien lähtökohtiin kysyntäennusteeseen ja liikennöintikustannusten yksikköarvojen osalta liittyy epävarmuuksia, minkä takia konsultti on ohjausryhmän pyynnöstä tehnyt näihin liittyviä herkkyystarkasteluja. Raporttiin on sisällytetty kaikkien maakuntien keskeiset asiaa koskevat kannanotot.

Liikenne- ja viestintäministeriö ei ole ottanut kantaa raportissa esitettyihin näkemyksiin.

Helsingissä 5. päivänä maaliskuuta 2010

1 SELVITYKSEN TAUSTA JA TAVOITTEET

Liikenne- ja viestintäministeriö ostaa sellaista rautateiden henkilöliikennettä, joka on liiketaloudellisesti kannattamatonta. Kaukoliikenteen ja alueellisen henkilöliikenteen ostamiseen käytetään noin 30 miljoonaa euroa vuodessa. Junaliikennöitsijänä Suomessa toimii VR-Yhtymä Oy (VR), jolla on vuoteen 2019 yksinoikeus niille rataosuuksille, joilla on nykyään henkilöliikennettä. Muualle voitulla muita liikenteenharjoittajia.

Sisämaan yöjunaliikennettä ostettiin vuoteen 2006 asti väleillä Turku satama–Tampere–Jyväskylä–Joensuu ja Joensuu–Jyväskylä–Tampere–Turku satama sekä Helsinki–Kouvola–Kuopio–Kajaani–Oulu ja Oulu–Kajaani–Kuopio–Kouvola–Helsinki. Junat kohtasivat Pieksämäellä, jossa makuuvaunuja vaihdettiin junasta toiseen. Tällöin yöjunalla oli mahdollista matkustaa myös esimerkiksi Joensuusta Helsinkiin ja Oulusta Turkuun Pieksämäen kautta.

Syksyllä 2006 avattiin Kerava–Lahti-oikorata, joka nopeutti päiväajan junien matka-aikoja erityisesti Itä-Suomessa. Tämän ennustettiin alentavan yöjunien matkustajamääriä niin paljon, että tappiollista sisämaan yöjunaliikenteen ostmista ei enää jatkettu. Vuosina 2006–2008, kun päiväjunatarjontaa kehitettiin ja matka-ajat nopeutuivat, kasvoi junamatkojen kysyntä voimakkaasti. Esimerkiksi Helsinki–Kajaani välillä kasvu oli 50 % ja Helsinki–Joensuu välillä 21 %.

Useat tahot ovat esittäneet sisämaan yöjunaliikenteen yhteyksien uudelleen perustamista. Esityksiä on tullut etenkin Kajaanin ja Joensuun suunnilta.

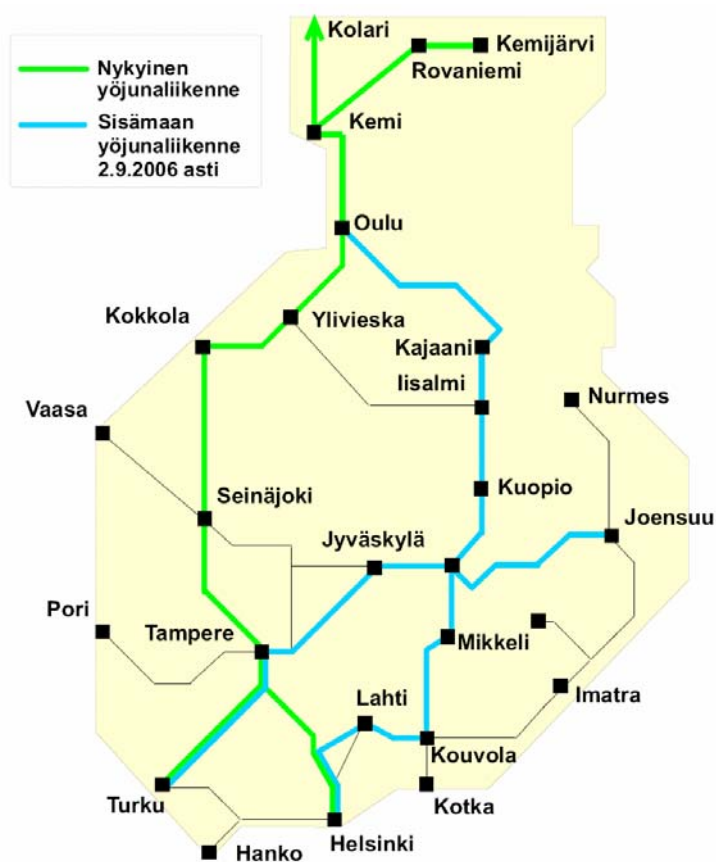
Tämän työn tavoitteena on selvittää sisämaan yöjunaliikenteen uudelleen käynnistämisen mahdollisuuksia sekä kartoittaa alueet ja matkustustarpeet, joita mahdollisen liikenteen tulisi palvella. Työssä kuvataan nykyinen joukkoliikennetarjonta valituilla yhteysväleillä ja selvitetään yhteyksien järjestämistapoja reittien ja palvelun kannalta sekä tehdään ohjausryhmän valitsemien vaihtoehtojen liikenteelliset ja yhteiskuntataloudelliset tarkastelut.

Työn yhteydessä hyödynnettiin kaukoliikenteen peruspalvelutason aiempia määrittelyjä sekä selvitettiin eri käyttäjäryhmien ja alueita edustavien osapuolten näkemyksiä. Näiden perusteella luotiin tarkasteltavat yhteysvälit. Nykyinen palvelutaso yhteysväleillä kuvattiin juna-, lento-, bussi- ja henkilöautoliikenteen osalta. Lisäksi selvitettiin rataverkon kehittymiseen ja tarkastelualueiden matkustuskysyntään kohdistuvat tulevaisuuden muutokset. Näiden pohjalta luotiin työssä tarkasteltavat reitti- ja palveluvaihtoehdot sekä selvitettiin niiden toteuttamisedellytyksiä ja vaikutuksia palvelutasoon, kysyntään ja kustannuksiin.

2 YÖJUNALIIKENNE NYKYISIN

Reitit

Suomessa tarjotaan yöjunayhteyksiä Helsingistä ja Turusta Rovaniemelle, Kemijärvelle ja Kolariin sekä 2.9.2006 asti myös sisämaassa Helsingin ja Oulun sekä Joensuun ja Turun välillä. Nykyiset ja vuoteen 2006 asti liikennöineet yöjunalinjat on esitetty kuvassa 1. Tällä hetkellä Liikenne- ja viestintäministeriö ostaa yöjunaliikennettä vain välillä Rovaniemi–Kemijärvi. Ostohinta on noin 1,2 miljoonaa euroa vuodessa. Sopimus on voimassa vuoden 2011 loppuun asti.



Kuva 1. Nykyiset ja vuoteen 2006 asti liikennöineet yöjunayhteydet (VR).

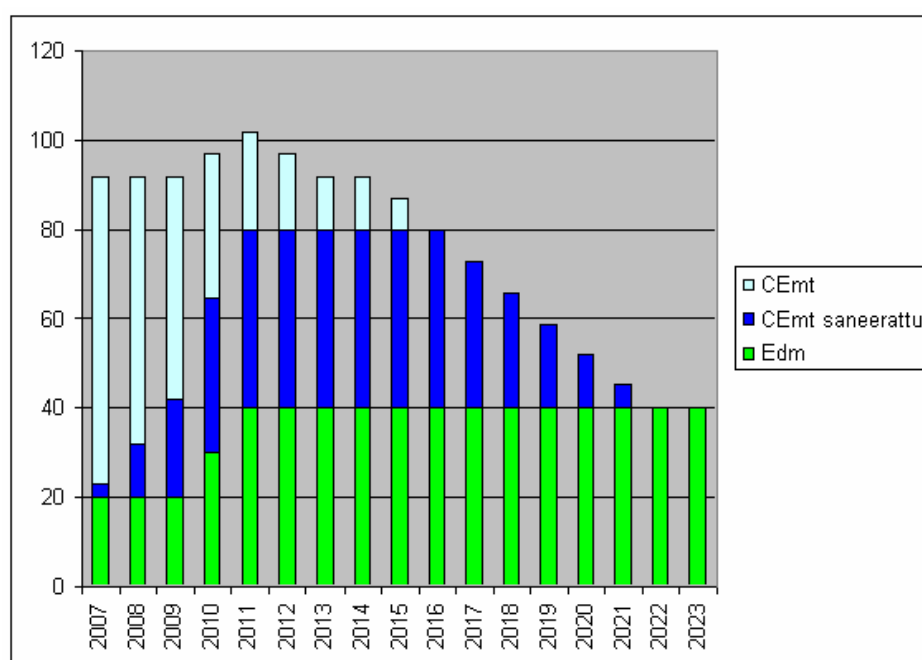
Rovaniemen linjoilla palvellaan vapaa-ajan liikenteen lisäksi työ-, asiointi- ja opiskeluliikennettä. Nykyinen Kolariin liikennöivä yöjunayhteys palvelee pääsääntöisesti Lapin matkailuun liittyviä tarpeita. Aikataulujen lähtö- ja saapumisaikat palvelevat parhaiten Etelä-Suomen ja Pohjois-Suomen välisiä matkoja.

Myös Ruotsissa ja Norjassa liikennöidään yöjunaliikennettä, jota on käsitelty liitteessä 10.

Kalusto

Yöjunissa voi matkustaa päivävaunussa istumapaikalla tai makuuvaunussa levähten. Makuuvaunuja on liikenteessä kahdenlaisia; uusia kaksikerroksisia ja vanhempia sinisiä makuuvaunuja. Uudet makuuvaunut aloittivat liikennöinnin helmikuussa 2006. Uudenmallisissa makuuvaunuissa on kahden hengen hyttejä, joita voidaan myydä myös yhdelle hengelle. Matkustajapaikkoja on yhteensä 38. Yhden uuden makuuvaunun hankintahinta on noin 3 miljoonaa euroa. Vanhemmissa sinisissä makuuvaunuissa on 1–3 henkilön hyttejä ja makuupaikkoja yhteensä 35.

Makuuvaunukaluston määrä on esitetty kuvassa 2. Tällä hetkellä liikennöivästä makuuvaunujen määrästä yli puolet on vanhempaa sinistä kalustoa. Saneeraamattomien vanhojen vaunujen elinkaari loppuu vuoteen 2015 mennessä.



Kuva 2. Nykyisten makuuvaunujen elinkaari vuoteen 2023 (VR). CEmt = vanhemmat siniset vaunut, Edm = uudet kaksikerrosvaunut.

Yöjunissa on myös ravintolavaunu, jonka sisustus vaihtelee junatyypistä riippuen.

Tietyillä yhteysväleillä liikennöi myös autovaunuja. Autojen lastauspaikat ovat Helsingissä, Tampereella, Turussa, Oulussa, Rovaniemellä, Kemijärvellä ja Kolariissa. Autovaunuja liikennöi seuraavilla yhteysväleillä:

- Helsinki–Rovaniemi–Helsinki
- Helsinki–Kolari–Helsinki
- Helsinki–Oulu–Helsinki
- Helsinki–Kemijärvi–Helsinki
- Tampere–Rovaniemi–Tampere
- Tampere–Kolari–Tampere
- Turku–Rovaniemi–Turku
- Turku–Kolari–Turku

Kuvassa 3 on esitetty uuden makuuvaunun sisätiloja.



Kuva 3. Uusi makuuvaunu sisältä (VR).

Jatkoyhteydet Lapin matkailukohteisiin

Lapin matkailukohteisiin on jatkoyhteyksiä junabusseilla esimerkiksi Rovaniemen, Kemin ja Kemijärven juna-asemilta. Yöjuna kulkee sesonkiaikoina myös Kolariin, josta on samoina aikoina jatkoyhteyksiä. Junabussien aikataulut on sovitettu yöjunien saapumis- ja lähtöaikoihin. Pohjois-Suomen juna-asemilta tärkeimpiin matkailukohteisiin vievät junabussireitit on esitetty seuraavassa kartassa.



Kuva 4. Pohjois-Suomen juna-asemilta tärkeimpiin matkailukohteisiin vievät junabussireitit.

3 LIIKENTEELLISET TARPEET

3.1 Peruspalvelutasotavoitteet

Valtioneuvoston liikennepoliittisessa selonteossa eduskunnalle (Liikennepoliittinen selonteko 2008) sekä Kaukoliikenteen peruspalvelutasoraportissa (Weiste ym. 2007) on esitetty peruspalvelutasotavoitteita kaukoliikenteelle.

Liikennepoliittisessa selonteossa on esitetty pitkämatkaisen joukkoliikenteen peruspalvelutaso ja erityispalvelutaso. Palvelutasosta todetaan, että ”valtio turvaa kaukoliikenteen peruspalvelutason ostamalla joukkoliikennepalveluja silloin, kun yhteydet eivät synny markkinaehtoisesti. Peruspalvelutason on toteuduttava liikennejärjestelmätasolla – riittää, että tavoitteeseen päästään yhtäkin liikenne-
muotoa käyttäen. Laadultaan peruspalvelutason ylittävistä kaukojoukkoliikennepalveluista vastaavat pääsääntöisesti alueet.” Taulukossa 1 on esitetty kaukoliikenteen peruspalvelutasotavoitteet. Peruspalvelutasotavoitteissa ei ole otettu kantaa matkan hintaan.

Taulukko 1. Peruspalvelutasotavoitteet (Liikennepoliittinen selonteko 2008).

Peruspalvelutaso: valtio turvaa joukkoliikenteen ostoin	
Maakuntakeskuksista tulee saman päivän aikana voida tehdä edestakainen matka ilman vaihtoja pääkaupunkiseudulle <i>tai päinvastoin</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Arkisin perillä aamulla ennen klo 9 ja lähtö paluumatkalle aikaisintaan klo 15. - Viikonloppuisin on oltava yhteyksiä perjantai- ja sunnuntai-iltsin.
Muista aluekeskuksista tulee saman päivän aikana voida tehdä suora tai vaihdollinen edestakainen matka pääkaupunkiseudulle	<ul style="list-style-type: none"> - Arkisin on oltava perillä Helsingissä viimeistään klo 10 ja paluuyhteys iltapäivällä. - Viikonloppuyhteyksiä on oltava perjantai- ja sunnuntai-iltsin molempiin suuntiin.
Suurimpien maakuntakeskusten välillä tulee olla asiointiyhteys saman päivän aikana	<ul style="list-style-type: none"> - Perillä oloa on virka-aikaan oltava vähintään kolme tuntia.
Kaikista maakuntakeskuksista on oltava saman päivän aikana yhteys naapurimaakunnan keskukseen.	<ul style="list-style-type: none"> - Yhteys on oltava ainakin pienemmästä suurempaan keskukseen. - Arkisin on oltava perillä viimeistään klo 10 ja paluuyhteys iltapäivällä.

Maakuntakeskuksia tämän työn tarkastelualueella ovat Kuopio, Joensuu ja Kaajaani, joista Kuopio on suurimpia maakuntakeskuksia. Aluekeskuksia ovat Iisalmi ja Varkaus.

Taulukossa 2 on esitetty liikennepoliittisessa selonteossa esitetyt erityispalvelutasotavoitteet. Erityispalvelutasotavoitteiden toteutuminen riippuu alueiden halukkuudesta järjestää palvelua. Tapauskohtaisesti harkinnan perusteella voi myös olla mahdollisuus valtion aluekehitysmäärärahojen käyttöön.

Taulukko 2. Erityispalvelutasotavoitteet (Liikennepoliittinen selonteko 2008).

Erityispalvelutaso: alueet voivat halutessaan järjestää; valtion aluekehitysmäärärahojen käyttö mahdollista tapauskohtaisen harkinnan perusteella	
Suurimmista maakuntakeskuksista syöttöyhteys ulkomaan lennolle ilman yöpymistarvetta Helsingissä	- Yhteys Helsinki-Vantaan lentoasemalle arkisin ennen klo 7 ja paluuyhteys klo 22 jälkeen.
Muista maakuntakeskuksista syöttöyhteys ulkomaan lennolle niin, että Helsingissä on tarve yöpyä enintään yksi yö.	

Kaukoliikenteen peruspalvelutasoraportin mukaan kaukoliikenteen suunnittelussa tulisi huomioida erilaisten käyttäjäryhmien tarpeet. Raportin mukaan työ-, opiskelu- ja työasiamatkoja tekeville on tärkeää erityisesti julkisen liikenteen luotettavuus, aikataulujen pitävyys ja riittävä vuorotiheys. Opiskelijoille tärkein palvelutasotekijä on matkan hinta. Myös yhteyden olemassaolo, saapumisaika kohteeseen ja sujuvat liikenneyhteydet ovat opiskelijoille tärkeitä. Varusmiespalveluksessa oleville on tärkeintä aikataulujen sopivuus, matka-aika ja liittyttyyhteydet ja itse maksettavilla matkoilla matkan hinta.

3.2 Työssä tarkasteltavat alueet ja käyttäjäryhmät

Tässä työssä tarkasteltavien Itä-Suomen alueiden valinta tehtiin seuraavilla periaatteilla:

- Alue sijaitsee kaukana Helsingistä, jonne on yleisesti suurin matkustustarve
- Alueella on merkittävää matkustajapotentialiaa (esimerkiksi työpaikkoja, yliopisto, matkailukohteita)
- Alueen yhteyksissä on havaittu puutteita ja niiden parantamiseksi on tehty aloitteita esimerkiksi eri järjestöjen toimesta.

Tarkasteltavissa yhteyksissä keskityttiin pitkiin matkoihin, joiden kulkemiseen yöjunaliikenne soveltuu parhaiten. Tällä perusteella tarkasteluun valittiin seuraavat alueet:

- Kainuu (keskuskaupunkina Kajaani)
- Pohjois-Karjala (keskuskaupunkina Joensuu)
- Pohjois-Savo (keskuskaupunkina Kuopio)
- Lappi (keskuskaupunkina Rovaniemi).

Selvityksessä ei erityisemmin tarkastella yhteyksiä mm. Mikkeliin, Kouvolaan ja Jyväskylään, vaikka jotkin tarkasteltavat vaihtoehdot vaikuttavat myös näiden paikkakuntien yhteyksiin.

Matkustus- ja yhteystarpeita tarkasteltiin erilaisten käyttäjäryhmien kannalta. Käyttäjäryhmät valittiin Kaukoliikenteen peruspalvelutaso -raportissa (Weiste ym. 2007) muodostettujen käyttäjäryhmien pohjalta.

Matkustustarpeet jaettiin kolmeen ryhmään, joita olivat:

1. opiskeluun ja työhön liittyvät välttämättömät matkat
2. työasiamatkat
3. vapaa-ajan matkat.

Ryhmään 1 kuuluvien matkat ovat pääasiassa kotimaassa tehtäviä välttämättömiä matkoja esimerkiksi kotipaikkakunnalta opiskelu- tai työpaikkakunnalle. Matka toiselle paikkakunnalle ei yleensä ole päivämatka. Henkilö voi esimerkiksi käydä toisella paikkakunnalla töissä tai opiskelemassa siten, että hän lähtee kotipaikkakunnalta sunnuntaina tai maanantaina ja palaa kotiin perjantaina. Tälle ryhmälle on tärkeää, että matkan hinta on edullinen, koska käyttäjä joutuu yleensä maksamaan matkansa itse. Myös yhteyksien aikataulujen sopivuus on tärkeää. Tähän ryhmään voidaan laskea myös esimerkiksi varusmiehet, jotka toisaalta saavat ilmaisia matkoja junalla ja bussilla.

Ryhmään 2 kuuluvat matkat ovat pääasiassa työasiamatkoja, jotka suuntautuvat kotimaassa toiselle paikkakunnalle tai ulkomaille. Kotimaan matkat ovat usein päivämatkoja, jolloin saapuminen kohteeseen tulisi olla aamulla klo 8–10 välillä ja lähtö kohteesta klo 15–17 välillä. Ulkomaille suuntautuvat matkat tehdään usein lentäen Helsinki-Vantaan lentoasemalta, jolloin yhteys lähtöpaikkakunnalta Helsinkiin tulisi olla perillä aamulla klo 7 mennessä. Samoin tälle ryhmälle tärkeä olisi yhteys lentoasemalta muualle Suomeen klo 22 jälkeen. Myös Turusta aamulla lähteville laivoille olevan yhteyden olemassaolo voi olla tärkeä. Tälle ryhmälle on usein matkan hintaa tärkeämpää yhteyden olemassaolo ja aikataulujen sopivuus. Kuitenkin osalle työasiamatkoja tekevistä korvaa työnantaja kustannukset vain enintään junan tai bussin osalta.

Ryhmään 3 kuuluvat matkat ovat vapaa-aikana tehtäviä lomamatkoja kotimaassa tai ulkomaille. Ryhmälle on tärkeää, että matkan hinta on edullinen ja aika-taulu sopiva esimerkiksi ulkomaan lento- tai laivayhteyksiin (samoin kuin ryhmälle 2) tai jatkoyhteyksiin matkailukohteeseen. Aikataulujen sopivuus on erityisen tärkeää lapsiperheille.

3.3 Liikenteelliset tarpeet alueellisesti ja eri käyttäjäryhmien näkökulmista

Tässä on kuvattu työssä haastateltujen käyttäjäryhmien ja alueita edustavien osapuolten näkemyksiä liikenteellisistä tarpeista. Haastatellut henkilöt on esitetty lähdeluettelossa.

Yleiset näkemykset

Yleisesti painotettiin raideliikenteen tärkeyttä muun muassa sen vihreisiin arvoihin ja ilmastomuutokseen vedoten. Joukkoliikenteen matkustajaosuuden kasvun nähtiin edesauttavan ilmastotavoitteiden saavuttamista vähentämällä henkilöautoliikenteen pakokaasupäästöjä. Yöjunamatkustuksen suosion kasvulle koettiin olevan olemassa hyvät edellytykset nykyaikaisen junakaluston mahdollistaman hyvän palvelutason, mm. peseytymismahdollisuudet, myötä.

Lisäksi todettiin, että koska Suomessa on valittu monikeskuksinen aluerakenne, on huomioitava yhteydet muutenkin kuin pääkaupunkiseutukeskeisesti. Joukko-

liikenteen kokonaisnäkemyistä pidettiin tärkeänä ja lentohintoja kalliina. Yöjunia ei valita matkamuodoksi matkanopeuden vaan matkustusmukavuuden takia. Yöjunaliikenteen tarjoaminen vähentää pitkien matkojen tekemistä autolla ollen sitten myös ekologista. Yöjunaliikenteen katsottiin tukevan verkostoitumista, eikä sen tarkastelua tulisi tehdä ainoastaan taloudellisen kannattavuuden näkökulmasta. Junaliikenteen tukeminen katsottiin yhteiskunnan velvollisuudeksi.

Erityisen tärkeänä nähtiin yhdyskäytävä Joensuu/Kuopio–Jyväskylä–Tampere–Turku, jonka varrella on yli puolet Suomen innovaatiokeskittymistä. Näiltä alueilta nähtiin tarpeelliseksi päivamatkojen tekeminen erityisesti Helsinkiin, Tampereelle ja Turkuun.

Opiskelijat liikkuvat yliopistokaupunkien välillä sillä opiskelijavaihtoa tehdään yliopistojen välillä. Lisäksi ylioppilaskunnilla on tapaamisia toisissa yliopistokaupungeissa. Yöjunaliikenteellä nähtiin olevan myös suuri merkitys matkailukohteille ja niiden saavutettavuudelle.

Seuraavassa on kuvattu mm. haastatteluissa ilmenneitä tarpeita eri alueiden näkökulmista.

Kainuu ja Kajaani

Kainuu ja Kajaani sijaitsevat kaukana Etelä-Suomesta ja matkat ovat pitkiä henkilöautolla kuljettaviksi, mutta sopivia yöjunaliikenteeseen. Nykyisissä yhteyksissä Oulun kautta kulkeviin yöjuniin ovat ongelmana erityisesti junan vaihto ja odotusaika. Kajaanissa on lentokenttä, mutta lentoyhteydet ovat kalliita. Kainuusta kuljetaankin usein Oulun tai Kuopion lentokentille, josta lentotarjonta on kattavampi ja hinnat ovat edullisempia.

Kainuun matkustajapotentialiaali tulee esimerkiksi Kainuun kuntayhtymästä, Kainuun prikaatista, rajavartiostosta ja valtion viranomaisista. Tärkeimmät yhteystarpeet ovat Kajaanista Helsinkiin.

Kainuussa on myös suuri matkailutarjonta. Matkailukohteisiin on yhteystarpeita etenkin Etelä-Suomesta. Kainuun matkailukohteita ovat esimerkiksi Vuokatti, Ukkohalla, Paljakka, Hossa ja Oulujärvi. Etäisyydet Kajaanista matkailukohteisiin ovat melko pitkiä. Vuokattiin on noin 40 km, Ukkohallaan noin 90 km, Paljakkaan noin 70 km ja Hossaan noin 200 km. Oulujärvi sijaitsee Kajaanin, Paltamon ja Vaalan alueilla. Matkailukohteita lähin juna-asema on Kontiomäellä. Matkailupalvelut tarjoavat monipuolisia, ympäri vuoden käytettäviä palveluita. Autonkuljetusmahdollisuus junassa olisi matkailun kannalta tärkeää.

Yöjunan reitityksestä on toivottu, että osa vaunuista ajettaisiin Vuokattiin.

Pohjois-Karjala ja Joensuu

Pohjois-Karjalan ja Joensuun sijainti muusta Suomesta erillään ikään kuin ”pusin perällä” aiheuttaa ongelmia junaliikenteen reitityksiin.

Haastatteluiden mukaan Joensuun matkustajapotentialiaali muodostuu muun muassa teollisuuden ja yliopiston tarpeista. Joensuun kaupungilla on noin 5 000

työpaikkaa, sairaanhoitopiirissä yli 2 000, valtion hallinnossa reilu 1 000 ja yliopistolla reilu 1 000. Yksityisistä teollisuusyrityksistä suurimpia on Abloy, jossa on noin 800 työpaikkaa. Junalla matkustaminen sopii kustannusten puolesta erityisesti opiskelijoille. Lisäksi monet työpaikat velvoittavat käyttämään juna työasiamatkoilla.

Tärkein pitkän matkan yhteystarve Joensuusta on pääkaupunkiseudulle. Ongelmaksi tällä hetkellä nähdään, että aamujuna saapuu Helsinkiin aamukokouksia ajatellen hieman liian myöhään. Myös junan aikaisen lähtöajan takia on päivän aikana väsynyt olo. Joensuusta Helsinkiin pääsee lentäen aamujunaa aikaisemmin perille, mutta lentohinnat ovat kilpailun puuttumisen takia monille liian kalliita. Myös illalla on vaikea päästä takaisin Joensuuhun, koska viimeinen juna Helsingistä Joensuuhun lähtee melko aikaisin.

Helsingin lisäksi eri käyttäjäryhmät pitävät tärkeinä kohteina esimerkiksi Tampereetta, Turkuja ja Oulua. Joensuun ja Kuopion yliopistojen yhdistyminen vuoden 2010 alusta lisää opiskelijoiden matkustustarvetta yliopistojen välillä. Kuopio ja Jyväskylä sijaitsevat yöjunaliikennettä ajatellen kuitenkin liian lähellä Joensuuta. Tampereelle, josta lähtee myös kansainvälisiä lentoja ja Turkuun, josta lähtee laivoja, puuttuvat aamuyhteydet. Yhteyksien puuttuminen vaikeuttaa erityisesti Turun ja Joensuun välistä yhteistyötä. Haastatteluiden mukaan ongelma puuttuvista yhteyksistä koskee myös Joensuuhun tulevia vieraita. Joensuuhun ei pääse aamuksi ja iltapäivällä on lähdettävä aikaisin takaisin. Aamuyhteyksien puuttumisen takia on yövyttävä hotellissa.

Joensuun lähellä sijaitsee Pohjois-Karjalan tärkein luontomatkailukohde, Koli. Koli sijaitsee 70 km Joensuusta ja 151 km Kuopiosta. Yhteydet Kolille kulkevat Joensuun kautta. Kolin Internet-sivuilla suositellaan käyttämään kimpapakyytiksia matkalla Joensuun juna-asemalta tai lentokentältä Kolille.

Pohjois-Karjalan kauppakamari teki marraskuussa 2009 kyselyn yöjunaliikenteen tarpeista alueen yritysjohtajille. Kyselyssä pyydettiin huomioimaan myös esimerkiksi opiskelijoiden ja yritysten tarpeet. Kysely lähetettiin 500 henkilölle ja siihen vastasi 203 henkilöä. Tulosten mukaan 85 % on sitä mieltä, että yöjunayhteys Pohjois-Karjalasta Helsinkiin tarvitaan. Yhteys Helsingistä Pohjois-Karjalaan tarvitaan 77 % vastanneiden mielestä. Muihin kohteisiin eli Tampereelle ja Turkuun tarvitaan yöjunayhteys 25 % mielestä. 57 % vastanneista sanoi, että käyttäisi yöjunayhteyttä itsekin.

Haastatteluiden mukaan yöjunayhteyksien lopettaminen vuonna 2006 tuli yllätyksenä joensuulaisille. Monet olivat olleet siinä käsityksessä, että yöjunat säilyvät, kunnes päiväajan yhteyksiä on nopeutettu. Päiväajan matka-aikatavoitteena Helsinkiin pidettiin 3,5 tuntia.

Joensuu on yöjunien kannalta hankalalla aikaetäisyydellä Helsingistä. Yöjunien reitityksessä toivottiin Joensuuhun kulkevien vaunujen erottamista muista vaunuista Pieksämäellä. Lisäksi toivottiin Turun ja Joensuun välillä kulkevan junan reititystä Juankosken kautta.

Pohjois-Savo ja Kuopio

Kuopio sijaitsee kohtuullisen kaukana esimerkiksi Helsingistä, mutta yöjunayhteyksiä ajatellen etäisyys on sen verran lyhyt, että aikatauluja on vaikea saada sopiviksi.

Tärkeimmiksi yhteystarpeiksi Kuopiosta nähtiin yhteydet Helsinkiin. Kuopiossa on paljon työpaikkoja ja yliopisto, joka tekee yhteistyötä muiden yliopistojen kanssa. Siten myös yhteydet esimerkiksi Jyväskylään, Tampereelle ja Turkuun ovat tärkeitä. Yöjunayhteys palvelisi Pohjois-Savossa erityisesti Iisalmea, koska se on yhteyksien suhteen Kuopiota huonommassa asemassa. Iisalmessa ei ole lentokenttää ja etäisyydet etelään ovat pidemmät kuin Kuopiosta.

Pohjois-Savon matkailukohteista tärkein on Tahko, joka sijaitsee Nilsissä noin 65 km etäisyydellä Kuopiosta. Nilsistä lähin juna-asema on 40 km päässä Siilinjärvellä ja lentoasema Kuopiossa, 50 km päässä kohteesta.

Nykyisin ongelmaksi nähdään, että päiväjunilla ei ehdi tehdä edestakaista päivämatkaa Helsinkiin. Jos päiväjunat tulevaisuudessa nopeutuvat, vähenee yöjunan tarve. Kuopion lentohinnat ovat edulliset kilpailusta johtuen.

Lappi ja Rovaniemi

Lapin matkustajapotentiaali tulee erityisesti matkailusta, jonka kysyntä on suurin talvella. Alueella on lisäksi teollisuutta. Esimerkiksi kaivosten tarjoama työpaikkamäärän odotetaan kasvavan. Myös Rovaniemen asukasmäärään ennustetaan kasvua.

Rovaniemelle ja Lappiin on nykyisin hyvät yöjunayhteydet. Junayhteyksien kapasiteetti on sesonkiaikoina hyvin käytetty. Aikataulujen sopivuus kohteisiin liittyviin jatkoyhteyksiin ja paluuyhteyksiin on tärkeää. Keskeisiä liityntäkohteita yöjuniin ovat Ylläs, Levi, Saariselkä, Pyhä-Luosto, Salla ja Kuusamo-Ruka. Myös yhteydet Ruotsin puolelle ovat huomion arvoisia.

Aloitteet

Yöjunayhteyksien tutkimisesta ja yöjunaliikenteen palauttamisesta on tehty lukuisia aloitteita ja vetoamuksia eri osapuolten ja järjestöjen toimesta. Työssä tutustuttiin seuraaviin aloitteisiin ja kannanottoihin:

- Suomen Liikenneliiton avoin kirje 19.11.2009
- Pohjois-Karjalan kauppakamarin sähköinen kysely 5-6.11.2009
- Itä-Lapin kuntayhtymän 5.11.2009 ja Pyhä-Luosto matkailuyrityksen 4.11.2009 kirjeet yöjunaliikenteen palvelun parantamiseksi Itä-Lapissa
- Suomen Rautatiematkustajat ry:n havainnot, aloitteet ja valitus yöjunayhteyksien aloittamismahdollisuuksien selvittämisestä ja sisämaan yöjunayhteyksien palauttamisesta 6.4.2009, 25.5.2009, 12.10.2009 ja 26.10.2009
- Kainuun kulttuurifoorumin kirje ministeriölle 5.4.2009
- Kainuun maakuntavaltuuston valtuustoaloite yöpikajunan palauttamisesta 7.9.2009
- Kajaanin kaupunki ja Kainuun yrittäjät: selvitys lentoreittien säilyttämisestä 11/2007

- Pohjois-Karjalan maakuntaliiton vetoamus Joensuu-Helsinki ja Joensuu-Turku yöjunaliikenteen palauttamisesta 26.9.2007
- Kainuun maakunnan esitykset ja kannanotot yöjunaliikenteen säilyttämiseksi 25.10.2005, 6.2.2006 ja 6.4.2006
- Aiheesta esitetyt eduskuntakysymykset

3.4 Työssä tarkasteltavat yhteysvälit

Eri osapuolten haastattelujen ja muiden selvitysten perusteella tärkeimmiksi yhteystarpeiksi nousivat yhteydet maakuntakeskuksista eli Kajaanista, Joensuusta ja Kuopiosta Helsinkiin sekä jossain määrin myös Tampereelle ja Turkuun. Vastaavasti yhteystarpeita koettiin olevan myös toiseen suuntaan eli maakuntakeskuksiin ja alueen matkailukohteisiin. Tällä perusteella työssä tarkasteltaviksi yhteysväleiksi valittiin seuraavat:

- Kajaanista, Joensuusta ja Kuopiosta Helsingin keskustaan, Helsinki-Vantaan lentoasemalle, Turkuun ja Tampereelle
- Rovaniemeltä Helsingin keskustaan ja Helsinki-Vantaan lentoasemalle
- Helsingin keskustasta ja Helsinki-Vantaan lentoasemalta Kajaaniin, Joensuuun, Kuopioon ja Rovaniemelle

Lisäksi on tarkasteltu sanallisesti yhteyksiä Iisalimesta ja Oulusta. Edellä esitettyjen yhteyksien lisäksi yhteystarpeita on myös muita, mutta niiden kysyntä on pienempää. Muiden yhteyksien ominaisuuksia voidaan arvioida tässä esitettyjen tarkastelujen perusteella. Tässä ei myöskään tarkasteltu lyhyen matkan yhteyksiä, koska ne eivät sovellu yöjunalla hoidettaviksi.

4 NYKYISET YHTEYDET

4.1 Tarkasteluperiaatteet

Nykyiset liikenneyhteydet eri alueiden välillä tutkittiin juna-, bussi-, lento- ja henkilöautoliikenteen osalta. Näistä tarkasteltiin aamulla Kajaanin, Joensuun ja Kuopion yhteydet Helsingin, Turun ja Tampereen keskusta, Turun osalta huomioitiin myös yhteydet laivoille. Myös Rovaniemen yhteydet Helsinkiin tarkasteltiin. Lisäksi tarkasteltiin yhteyksiä iltapäivällä Helsingin keskustasta Kajaaniin, Joensuuhun, Kuopioon ja Rovaniemelle.

Tämän lisäksi selvitettiin erityispalvelutasoon kuuluvia yhteyksiä tarkastelualueilta aamulla Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja illalla takaisin.

Aikataulutavoitteiden määrittelyssä hyödynnettiin Liikennepoliittisen selonteos (Liikennepoliittinen selonteko 2008) ja Kaukoliikenteen peruspalvelutaso - raportissa käytettyjä tavoitekellonaikoja (Weiste ym. 2007). Aikataulutavoitteiksi asetettiin:

Tavoitteen mukaiset saapumisajat:

- Helsingin keskusta klo 9 mennessä
- Helsinki-Vantaan lentoasema klo 7 mennessä (erityispalvelutasotavoite)
- Turun keskusta klo 10 / laivalle klo 8 mennessä (nykyisin yhteydet käytännössä samat)
- Tampereen keskusta klo 10 mennessä

Tavoitteen mukaiset lähtöajat:

- Helsingin keskusta klo 15 jälkeen
- Helsinki-Vantaan lentoasema klo 22 jälkeen (erityispalvelutasotavoite)

Viikonloppuyhteyksien aikataulutavoitteiden katsottiin olevan väljemmät kuin arkipäivän. Siksi tarkastelu tehtiin ainoastaan arkipäivän osalta ja tarkastelupäiväksi valittiin tiistai 26.1.2010. Matkan hintana käytettiin juna-, bussi- ja lentoliikenteen osalta aikuisen lippua edestakaisen matkan toiselle suunnalle.

Eri kulkutapojen osalta tarkasteltiin:

1. Junayhteydet sekä aamujunaa että yöjunaa käyttäen. Yöjunalla matkustettaessa matkan hintaan lisättiin käytettävässä yöjunassa edullisin mahdollinen makuuvaunupaikka.
2. Lentoyhteyksien tarkastelussa käytiin läpi kaikki tarkastelualueiden välillä liikennöivät yritykset. Lentovaihtoehtoista valittiin ensisijaisesti aikataulutavoitteeseen parhaiten sopiva vaihtoehto ja toissijaisesti edullisin hinta. Lentoyhteyksiä tarkasteltaessa on huomioitava, että lentohinnat vaihtelevat suuresti lentoyhtiöiden, aikataulujen ja tarkastelupäivien välillä. Tässä tarkastelu tehtiin yli kuukautta ennen oletettua lähtöajankohtaa. Lentohintoja tarkasteltaessa ei huomioitu, että ulkomaille tehtävien jatkolentojen yhteydessä kotimaan lennot ovat usein hyvin edullisia, mikäli lennot tehdään samalla lentoyhtiöllä. Lentoyhteys soveltuu parhaiten kulkumuodoksi, kun

myös jatkoyhteys on lentäen, koska tällöin säästetään usein aikaa ja rahaa. Yhteyksiä eri yhteysväleillä tarjoavia yhtiöitä ovat:

Kajaani–Helsinki: Finnair
 Joensuu–Helsinki: Finnair, Finncomm Airlines
 Kuopio–Helsinki: Finnair, Blue 1, Finncomm Airlines
 Kuopio–Tampere: Air Baltic
 Rovaniemi–Helsinki: Finnair

3. Bussiyhteydet tarkasteltiin Matkahuollon tarjoamia yhteyksiä käyttäen.
4. Henkilöautoyhteyksien osalta laskettiin matka-aika ilman pysähdyksiä. Matkan hinnan laskemisessa käytettiin bensiinin keskihintaa Suomessa 6.12.2009 ja auton kesikikulutuksena AKE:n tilastoa ensirekisteröityjen henkilöautojen kesikikulutusta vuonna 2006. Lisäksi ilmoitettiin matkan hinta kilometrikorvauksen mukaan sekä esitettiin pysäköintimaksu kohteessa. Matkustajamääränä käytettiin 1 henkilöä. Henkilöautoyhteyksien laskentaperusteet on esitetty tarkemmin liitteessä 9, jossa on tarkasteltu henkilöautoyhteyksiä.
5. Yhteysvälit, joissa aikataulutavoitteen mukaista yhteyttä ei tarjottu, kuvattiin yhteys edellisenä iltana. Yhteyden hintaan lisättiin hotelliyöpyminen, jonka hintana käytettiin 105 euroa, joka on esimerkiksi Helsinki-Vantaan lentoaseman yhteydessä sijaitsevan Cumulus-hotellin yöpymisen hinta.

Olemassa olevat yhteydet luokiteltiin kolmeen ryhmään:

1. Aikataulutavoitteen mukainen, ajallisesti miellyttävä yhteys tarjotaan. Tämä tarkoittaa, että yhteys toteutuu joko aamulla klo 5 jälkeen tai yöliikenteenä siten, että lähtö on ennen klo 24 ja matkustajalla on mahdollisuus nukkua makuuasennossa matkan ajan.
2. Aikataulutavoitteen mukainen, ajallisesti epämiellyttävä yhteys tarjotaan. Tähän kuuluvat yhteydet, joissa lähtö aamulla on ennen klo 5 tai matka tehdään yöllä ilman mahdollisuutta nukkumiseen makuuasennossa.
3. Aikataulutavoitteen mukaista yhteyttä ei tarjota. Tähän kuuluvat yhteysvälit, joissa lähtö- tai saapumisaikatavoite ei täyty. Vaihtoehtona on esitetty matkustaminen kohteeseen edellisenä iltana ja yöpyminen hotellissa. Hotelliyöpyymisen hintana on käytetty kaikissa kohteissa 105 euroa. Joissain yhteyksissä aikataulutavoitteesta jäädään vain vähän. Kyseinen yhteys on silti luokiteltu tähän luokkaan, vaikka käytännössä yhteys voi olla käyttökelpoinen.

4.2 Yhteenvedo nykyisistä yhteyksistä

Nykyiset juna-, lento-, bussi- ja henkilöautoyhteydet on esitetty liitteissä 6–9. Yhteenvedo nykyisistä yhteyksistä maakunnista Helsingin keskusta, Turkuun ja Tampereelle sekä Helsingin keskustasta maakuntiin on esitetty taulukossa 3.

Taulukko 3. Yhteenvedo nykyisistä juna-, lento-, bussi- ja henkilöautoyhteyksistä tarkastelualueiden välillä tiistaina 26.1.2010. Yhteydet katsottu noin 3 viikkoa ennen lähtöpäivää.

YHTEENVETO YHTEYKSISTÄ				MÄÄRÄNPÄÄ AAMULLA			
				Helsinki keskusta	Turku keskusta/satama	Tampere keskusta	
		TAVOITE	perillä ennen klo 9	perillä ennen klo 10 / (aamulaivalle klo 8)	perillä ennen klo 10		
LÄHTÖPAIKKA	AAMULLA	Kajaani	yöjuna 88,10 € lento 180,41 €	yöjuna 92,70 €	yöjuna (aikainen saapuminen) 83,10 € (auto 216,40 €)		
			yöbussi 77,40 € (auto 265 €)	yöbussi 82,45 € (auto 261 €)			
		Joensuu	lento 143,37 €	(auto 210 €)	(auto 185,40 €)		
			yöbussi 47,35 € (auto 214 €)				
		Kuopio	lento 57 € (auto 189 €)	yöbussi 67,35 € (auto 212,40 €)	aamujuna 50,20 € (auto 140,40 €)		
			aamujuna 54,40 € yöbussi 52,30 €				
		Rovaniemi	yöjuna 106 € lento 192,44 €	ei tarkasteltu	ei tarkasteltu		
			yöbussi 102,45 € (auto 392 €)				
			MÄÄRÄNPÄÄ ILLALLA				
	ILLALLA		Kajaani	Joensuu	Kuopio	Rovaniemi	
		Helsinki keskusta	lähtö klo 15 jälkeen	iltajuna 68 €	iltajuna 64,90 €	iltajuna 61,60 € lento	yöjuna 106 €
				lento 156,28 €	lento 125,28 €	45,28 € iltabussi 52,30	lento 167,28 €
yöbussi 72,45 € (auto 247 €)				(auto 196 €)	€ (auto 171 €)	yöbussi 130,70 € (auto 374 €)	

Henkilöauton kustannukset laskettu kilometrikorvausten perusteella, menomatkan hintaan on lisätty pysäköintikustannukset, mutta ei yöpymiskustannuksia.

Muutoin tarkat matkojen hintojen laskentaperusteet on esitetty liitteessä

Aikataulutavoitteen mukainen, ajallisesti miellyttävä yhteys tarjotaan (yö nukkuen tai lähtö klo 5 jälkeen)

Aikataulutavoitteen mukainen, ajallisesti epämiellyttävä yhteys tarjotaan (yö istuen tai lähtö ennen klo 5)

Aikataulutavoitteen mukaista yhteyttä ei tarjota

Lentohinnat vaihtelevat suuresti riippuen tarkasteluajankohdasta ja lähtöpäivästä. Siksi tehtiin lisätarkastelu, jossa lentohinnat tarkastelukaupungeista Helsinkiin aamulla klo 9 mennessä katsottiin lähtöpäivää edellisenä arkipäivänä. Lähtöpäivänä pidettiin maanantaita 8.2.2010 ja tarkastelu tehtiin perjantaina 5.2.2010. Lentohinnat olivat:

Kajaani–Helsinki: Finnair 215,49 €
 Joensuu–Helsinki: Finnair 222,21 €
 Kuopio–Helsinki: Finnair 161,33 €, Blue1 225,19 €
 Rovaniemi–Helsinki: Finnair 218,36 €

Taulukosta nähdään, että yhteysvälejä Joensuu–Turku ja Joensuu–Tampere lukuun ottamatta kaikkein alueparien välillä on jonkinlaiset, tässä käytettyjen aikataulutavoitteiden mukaiset yhteydet joukkoliikenteellä. Joensuusta Turkuun ja Tampereelle aamuksi matkustettaessa on joko yövyttävä tai matkustettava henkilöautolla. Liikennepoliittisessa selonteossa esitetyt kaukoliikenteen peruspalvelutasotavoitteet (Liikennepoliittinen selonteko 2008) toteutuvat kuitenkin nykyisin.

Kulkumuodoittain katsoen voidaan todeta, että henkilöautoyhteydet ovat periaatteessa mahdollisia kaikkien alueparien välillä. Matkat ovat kuitenkin pitkiä ja ajamaan on lähdettävä yöllä tai jopa edellisenä iltana, jos perille haluaa ehtiä aamuksi. Yhden päivän aikana edestakaista matkaa ei käytännössä voi tehdä joten henkilöautolla kuljettaessa matka edellyttää aina yöpymistä. Lisäksi autoyhteyks ei ole mahdollinen autottomille.

Bussiyhteydet tarjotaan alueparien välillä kattavasti ja bussilla matkustaminen on kohtuullisen edullista. Kuitenkin samoin kuin henkilöautolla, on matkaan lähdettävä illalla tai yöllä, jotta perille ehtii aamuksi.

Yöjunaan perustuvia yhteyksiä tarjotaan Kajaanista ja Rovaniemeltä. Kajaanista yhteyksien käyttö edellyttää kulkuvälineen vaihtoa Oulussa ja joidenkin vuorojen osalta Tampereella.

Lentoyhteydet tarjotaan kaikista lähtöpaikoista Helsinkiin.

Helsinki-Vantaan lentoasemalta lähteville ulkomaan jatkolennoille on paras ja halvin yhteys usein lentäen. Kotimaan liityntälennot ovat yleensä hyvin edullisia, jos jatkolento ulkomaille on samalla lentoyhtiöllä. Erityispalvelutasotavoitteissa esitetty saapumisaika Helsinki-Vantaalle klo 7 on kotimaan saapuville lennoille vaativa tavoite. Toisaalta lentoja saapuu myös myöhemmin aamupäivällä, joilla ehtii myös myöhemmin lähteville ulkomaan lennoille.

Alue- ja käyttäjäryhmäkohtainen yhteenveto on esitetty alla.

Kajaani

Kajaanista tarjotaan yhteydet Helsingin keskustaan yöjunalla ja lentäen. Yöjuna käytettäessä on matkustettava aluksi päiväjunalla tai junabussilla Ouluun. Junan vaihto koetaan ikäväksi. Joukkoliikenteen tarjonta Oulusta Etelä-Suomeen on hyvä. Oulusta lähtee kaksi vaihtoehtoista yöjunayhteyttä etelään, joista myöhemmän lähdön osalta Kajaanista saapuvien matkustajien vaihto Oulussa tapahtuu klo 23:14–23:52.

Ennen klo 9 Helsinkiin saapuva yöjuna palvelee aikataulullisesti kaikkia käyttäjäryhmiä, mutta junan vaihto myöhään illalla Oulussa voi olla ongelma lapsiperheille. Heidän on kuitenkin mahdollista käyttää aiempaa yöjunaa, joka on Helsingissä n. klo 7. Kyseisellä junalla on varhainen yhteys myös Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Helsinkiin pääsee myös lentäen, mutta lennot palvelevat hintojen puolesta lähinnä vain työasiamatkalla olevia.

Myös Turkuun tarjotaan yöjunayhteys, joka palvelee kaikkia käyttäjäryhmiä. Tampereelle yöjuna saapuu jo klo 5:48, joten se voi olla liian aikainen esimerkiksi työasiamatkalla liikkuville.

Toiseen suuntaan eli Helsingistä Kajaaniin tarjotaan iltapäivällä juna- ja lentoyhteydet ja myöhään illalla junayhteys. Illalla lähtevissä yöjunayhteyksissä on tehtävä vaihto aamulla Oulussa. Yhteyksillä palvellaan kaikkia käyttäjäryhmiä.

Joensuu

Joensuusta pääsee aamujunalla Helsinkiin klo 9:37 ja lentäen klo 8:20. Näistä junayhteys palvelee saapumisajan puolesta kaikkia käyttäjäryhmiä, mutta voi aikaisen lähtöajan takia olla hankala erityisesti lapsiperheille. Turkuun tai Tampereelle ei ole yhteyttä aamuksi kuin henkilöautolla. Tältä osin yhteydet puuttuvat kaikkien käyttäjäryhmien, ja etenkin autottomien, osalta.

Helsingistä Joensuuhun tarjotaan iltapäivällä juna- ja lentoyhteys ja matka on mahdollista tehdä myös henkilöautolla.

Puuttuvien yhteyksien osalta aikataulutavoitteeseen ehtiminen edellyttää hotelliyöpymistä, mikä tekee erityisesti opiskelu-, työ- tai vapaa-ajan matkalla olevien yhteydet kalliiksi.

Helsinki-Vantaan lentoasemalle ei ole yhteyttä aamulla ennen klo 7 kuin yöbussilla tai autolla. Myös illalla klo 22 jälkeen yhteys toimii ainoastaan yöbussilla tai autolla.

Kuopio

Kuopiosta tarjotaan kohtuullisen hyvät ja edulliset yhteydet Helsinkiin sekä päiväjunalla että lentäen. Kaupunkien välillä liikennöi useita lentoyhtiöitä ja matkan hinta on monesti lentäen jopa junalla matkustamista edullisempaa. Junayhteydet ovat puolestaan nopeita ja Helsinkiin ehtii klo 9:37 lähtöajan ollessa klo 5:19. Myös Tampereelle matkustaa junalla kolmessa tunnissa ollen perillä klo 8:50. Yhteyksillä palvellaan kaikkia käyttäjäryhmiä.

Aikataulutavoitteen mukainen aamuyhteys puuttuu Kuopion ja Turun väliltä.

Helsingistä Kuopioon pääsee iltapäivällä edullisesti kaikilla tarkastelluilla kulkuvälineillä. Myöhään illalla on tarjottu yhteys ainoastaan lentämällä, mutta lentohinta on edullinen ja yhteys siten kaikkien käyttäjäryhmien käytettävissä. Helsinki-Vantaan lentoasemalle ei ole yhteyttä ennen klo 7.

Junayhteydet ovat Pohjois-Savossa erityisen tärkeitä Iisalmelle, jonka lähin lentokenttä on Kuopiossa. Aamujunalla tai lentäen etelään päin matkustettaessa lähtö on aamuyöllä.

Rovaniemi

Rovaniemen ja Helsingin välillä kulkee hyvät, kaikille käyttäjäryhmille sopivat yöjunayhteydet, joilla tarjotaan yhteydet Helsingin keskustaan ja lentoasemalle sekä toiseen suuntaan esimerkiksi Rovaniemelle ja Kemijärvelle, joista on jatko-yhteyksiä Lapin matkailukohteisiin. Rovaniemen junien reititys kulkee Oulun, Seinäjoen ja Tampereen kautta, joka on lyhin reitti Lapin ja Etelä-Suomen välillä. Reitillä on kapasiteettiongelmia Oulun ja Seinäjoen välillä.

5 TULEVAISUUDEN MUUTOKSET

5.1 Rataverkon kehittyminen

Ratahallintokeskuksen toiminta- ja taloussuunnitelmien sekä pitkän tähtäimen suunnitelmien mukaan Suomen rataverkkoa tullaan kehittämään mm. matka-aikoja lyhentämällä ja rataosuuksia sähköistämällä. Itä-Suomen kannalta oleelliset matkaa-aikojen lyhenemät tulevat tapahtumaan Savon radalla Helsingistä Kuopioon ja Kajaaniin sekä Karjalan radalla Helsingistä Joensuuhun.

Ratahallintokeskuksen selvityksissä on tarkasteltu sähköistämishankkeita myös mm. Joensuun ja Pieksämäen sekä Joensuun ja Siilinjärven välillä, mutta ne eivät ole osoittautuneet kannattaviksi eikä niiden toteuttamista ole suunnitelmissa. Etelä-Suomen rataverkon tavaraliikenteen kehittämisselvityksessä (RHK 2009) suositellaan kuitenkin Joensuun ja Siilinjärven välisen radan sähköistämistä ajanjaksolla 2016–2020, mikäli Venäjän raakapuutullit tulevat voimaan ja raakapuuta tarvitaan merkittäviä määriä pohjoisesta Kaakkois-Suomen tehtaille.

Lapin maakuntasuunnitelmassa on esitetty tavoitteena toteuttaa uusi matkailurautatie Kolarista Ylläkselle ja edelleen Leville.

Nopein matka-aika junalla Helsingin ja Kuopion välillä on nykyhetkellä 3 h 57 min. Savonradalla toteutetaan rakennerahastohankkeet Nuutila–Haapakoski ja Hiirola–Kalvitsa, jotka yhdessä Lahti–Luumäki-hankkeen kanssa tuovat noin 10 minuutin aikasäästön nykytilanteeseen nähden, jolloin nopein matka-aika Helsingin ja Kuopion välillä tulee olemaan 3 h 46 min. Tavoitteellisenä matka-aikana Helsingin ja Kuopion välille vuodelle 2030 on esitetty n. 3 h 20 min, joka on noin 40 minuuttia nykyistä nopeampi. Näiden nopeutumisten ansiosta Helsingin ja Kuopion välisille aamu- ja iltajunille saadaan nykyistä miellyttävämmät lähtöajat tai vaihtoehtoisesti saapumisaikoja voidaan aikaistaa.

Helsingin ja Kajaanin välisillä matkoilla matka-aikojen nopeutumisesta ovat samaa suuruusluokkaa kuin Helsingin ja Kuopion välillä. Tällöin aamun ensimmäisen junalähdön aikataulua Kajaanista Helsinkiin voidaan myöhästyttää ilman, että saapumisaika Helsinkiin muuttuu. Lähtöaika Kajaanista tulee kuitenkin vuoden 2030 tavoitetilanteessakin olemaan ennen klo 5, kun lähtöaika nyt on klo 4.

Nopein matka-aika junalla Helsingin ja Joensuun välillä on nykyhetkellä 4 h 18 min. Ennen vuotta 2015 aloitettavien hankkeiden valmistuttua se tulee olemaan 3 h 47 min, eli on noin 30 minuuttia nykyistä nopeampi. Edelleen vuoteen 2030 mennessä nopein matka-aikatavoite Helsingin ja Joensuun välillä on 3 h 31 min - 3 h 47 min. Nopeutustoimien ansiosta Helsingin ja Joensuun välisille aamu- ja iltajunille saadaan nykyistä miellyttävämmät lähtö- ja/tai saapumisaajat. Yhteydet Joensuusta Tampereelle ja Turkuun paranevat välillisesti, kuin vaihtoyhteydet Lahden, Tikkurilan ja/tai Pasilan kautta nopeutuvat.

Matka-aikojen lyhenemät parantavat junaliikenteen kilpailukykyä muihin kulkutapoihin nähden. Junaliikenteen sisällä päiväjunien houkuttelevuus yöjuniin

nähdessä paranevat, etenkin jos aamun ensimmäisten lähtöjen kellonajat saadaan niin myöhäisiksi, että niiden käyttömukavuus on hyvä. Toisaalta tavoitetilanteen matka-aikojen saavuttaminen voi viedä yli 10 vuotta. Nopeutumisista huolimatta esimerkiksi Helsingin ja Kajaanin välisille matkoille näyttäisi yöllä matkustamiselle olevan jatkossakin tarvetta.

5.2 Väestömuutokset

Tilastokeskus julkaisee säännöllisesti kuntakohtaisia väestöennusteita. Viimeisin on julkaistu 30.9.2009. Tilastokeskuksen väestöennusteet perustuvat havaintoihin syntyvyyden, kuolevuuden ja muuttoliikkeen menneestä kehityksestä. Niitä laadittaessa oletetaan, että taloudellisissa, sosiaalisissa ja muissa yhteiskunta- tai aluepoliittisissa päätöksissä ei tapahdu muutoksia nykytilanteeseen nähden. Laskelmat ilmaisevat lähinnä sen, mihin väestökehitys johtaa, jos se jatkuu nykyisen kaltaisena.

Tässä on tarkasteltu Tilastokeskuksen väestöennustetta Pohjois-Savon, Pohjois-Karjalan, Kainuun ja Lapin maakuntien sekä niiden keskustaajamien Kuopion, Joensuun, Kajaanin ja Rovaniemen osalta. Lisäksi taulukossa on tarkasteltu Oulua (taulukko 4).

Taulukko 4. Tilastokeskuksen väestöennusteet Pohjois-Savon, Pohjois-Karjalan, Kainuun ja Lapin maakuntien ja niiden keskustaajamien, sekä Oulun osalta.

	2008	2015	2020	2030
	väestö	suht. muutos vrt. 2008		
Kuopio	91 959	2,4 %	3,4 %	5,0 %
Pohjois-Savo	248 423	-0,9 %	-1,3 %	-1,9 %
Joensuu	72 433	1,3 %	1,6 %	2,3 %
Pohjois-Karjala	166 129	-1,5 %	-2,2 %	-3,2 %
Kajaani	38 132	0,4 %	0,7 %	1,7 %
Kainuu	83 160	-3,5 %	-4,9 %	-6,3 %
Rovaniemi	59 353	5,2 %	8,3 %	13,3 %
Lappi	183 963	-0,9 %	-0,8 %	0,0 %
Oulu	137 061	7,8 %	12,2 %	19,3 %

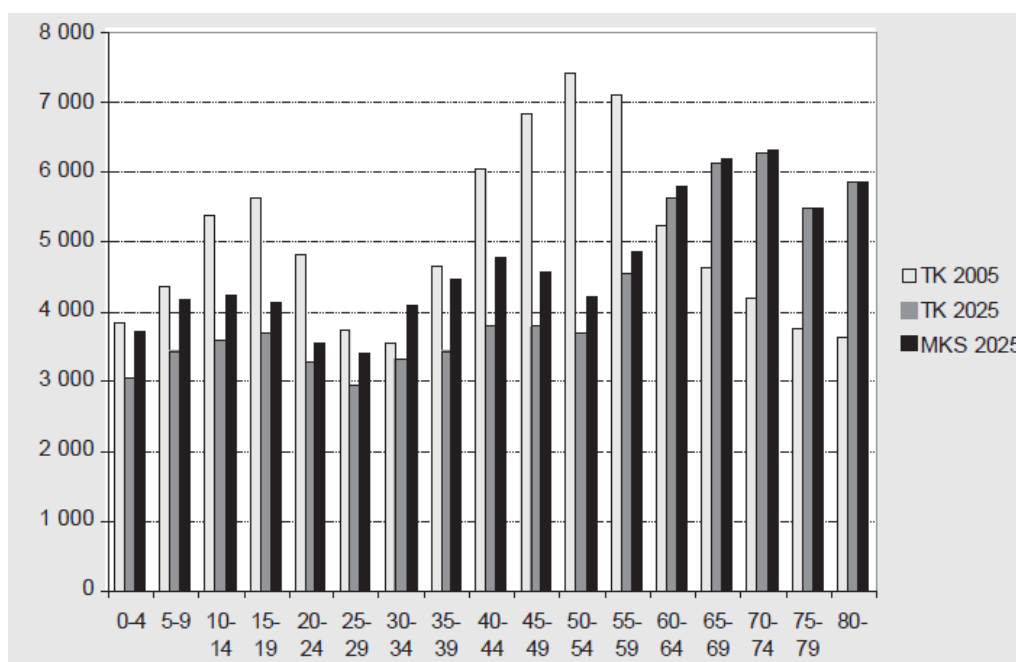
Merkittävä osa maakuntien väestöstä asuu keskustaajamissa. Väestöennusteen mukaan keskustaajamien asukasluvut ovat kasvussa – erityisesti Rovaniemellä, Oulussa ja Kuopiossa. Toisaalta kaikkien tarkasteltavien maakuntien kokonaisväestö on vähenemässä – kaikkein selvimmin Kainuussa, jonka väestön on ennustettu vähenävän yli 6 % vuoteen 2030 mennessä. Väestö on keskittymässä maakuntakeskuksiin.

Maakuntasuunnitelmissa esitetyt väestötavoitteet ovat pääsääntöisesti hieman suuremmat kuin Tilastokeskuksen ennusteet. Esimerkiksi Pohjois-Savon maakuntasuunnitelmassa esitetty väestöennuste vuodelle 2020 on noin 1 000–3 000 henkilöä suurempi kuin Tilastokeskuksen ennuste. Vuodelle 2030 maakunnan tavoite on reilu 1 000–4 000 henkilöä Tilastokeskuksen ennustetta suurempi.

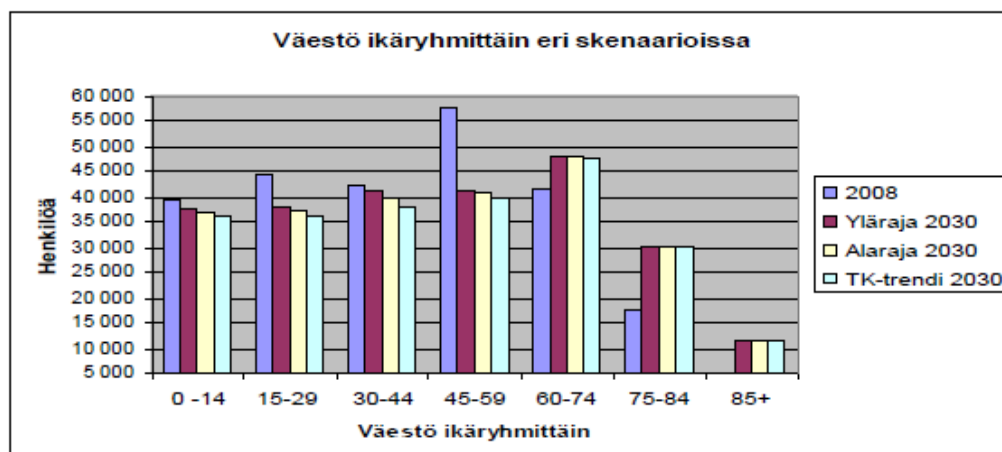
Pohjois-Karjalan vuoden 2025 väestöennuste on maakuntasuunnitelmissa reilu 3 000 henkilöä ja Kainuun reilu 1 000 henkilöä Tilastokeskuksen ennustetta suurempi. (Pohjois-Savon liitto 2009, Kainuun maakunta-kuntayhtymä 2005 ja Pohjois-Karjalan maakuntaliitto 2005.) Lapissa tavoitellaan vuodelle 2020 n. 5 500 asukasta suurempaa väestömäärää kuin Tilastokeskus ennustaa, ja vuodelle 2030 n. 11 000 asukasta Tilastokeskuksen ennustetta suurempaa väestömäärää.

Väestörakenne

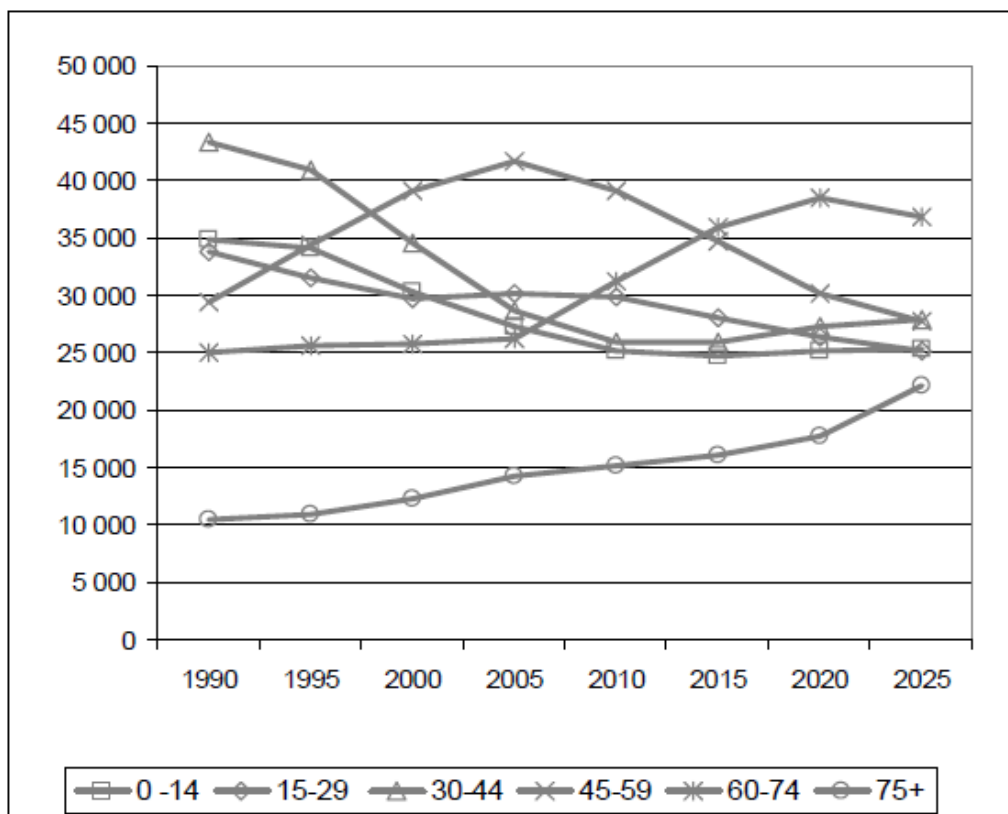
Kainuun, Pohjois-Savon ja Pohjois-Karjalan väestörakenteen ennusteet vuosille 2025 tai 2030 asti on esitetty kuvissa 5–7. Ennusteiden mukaan työikäisten määrä vähenee ja väestö ikääntyy kaikilla alueilla. Lapin liiton tavoiteura Lapin väestökehitykselle on esitetty kuvassa 8.



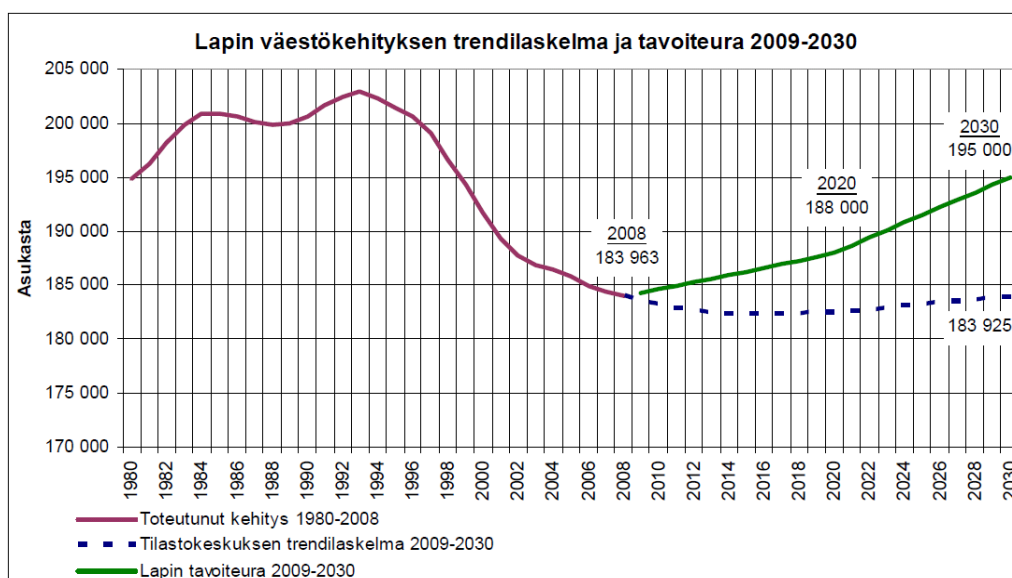
Kuva 5. Kainuun väestöennuste ikäryhmittäin (Tilastokeskus ja Kainuun maakunta-kuntayhtymä 2005).



Kuva 6. Pohjois-Savon väestöennuste ikäryhmittäin (Pohjois-Savon liitto 2009).



Kuva 7. Pohjois-Karjalan väestöennuste ikäryhmittäin (Tilastokeskus ja Pohjois-Karjalan maakuntaliitto 2005).



Kuva 8. Lapin väestökehityksen trendilaskelma ja Lapin liiton tavoiteura (Lapin maakuntasuunnitelma 2030, Lapin liitto).

5.3 Matkailu

Pohjois-Karjalan, Pohjois-Savon ja Kainuun matkailustrategioissa asetetut kasvutavoitteet maakuntien matkailulle ovat suuria. Sekä kotimaan että ulkomaan matkailijoiden määrän uskotaan lisääntyvän. Esimerkiksi ilmastonmuutoksen uskotaan vaikuttavan kotimaan matkailun kasvuun. Myös venäläisten matkailijoiden määrän oletetaan kasvavan Venäjän talouskasvun vauhdittamana. Maakuntien asettamat tavoitteet maksullisessa majoituksessa tapahtuvien yöpymisten määrästä vuosille 2010 ja 2013 on esitetty taulukossa 5.

Rekisteröidyt yöpymiset eivät kata kaikkia yöpymisiä. Erityisesti Lapissa luku kattaa vain noin kolmasosan kaikista yöpymisistä, sillä esimerkiksi yksityisissä mökeissä majoittuvat eivät ole mukana laskelmissa.

Vuodesta 2006 vuoteen 2013 ulkomaalaisten yöpymisten määrän toivotaan Pohjois-Savossa ja Pohjois-Karjalassa noin kaksinkertaistuvan, Kainuussa yli kolminkertaistuvan ja Lapissa kasvavan 63 % vuoden 2006 luvuista.

Taulukko 5. Maksullisessa majoituksessa tapahtuvien yöpymisten määrän tavoitteet vuosille 2007–2013 (Pohjois-Karjalan maakuntaliitto 2007, Pohjois-Savon liitto 2007 ja Kainuun maakunta-kuntayhtymä 2009).

		Pohjois-Savo	Pohjois-Karjala	Kainuu	Lappi
2006	YHTEENSÄ	885 877	470 000	805343	2 119 353
	kotimaiset (%)	87.4	88.3	90.5	60.8
	ulkomaiset (%)	12.6	11.7	9.5	39.1
2010	YHTEENSÄ	1 141 000	560 000	1 100 000	2 600 000
	kotimaiset (%)	85.6	85.7	86	58
	ulkomaiset (%)	14.4	14.3	14	42
2013	YHTEENSÄ	1 381 900	650 000	1 500 000	3 000 000
	kotimaiset (%)	84.2	83	83	55
	ulkomaiset (%)	15.8	17	17	45
2020	Yhteensä	2 350 000		1 800 000	4 500 000
	kotimaiset (%)	80		82	40
	ulkomaiset (%)	20		18	60

Lapin maakuntasuunnitelmassa 2030 on asetettu tavoitteeksi matkailutulon kolminkertaistaminen 1,5 miljardiin euroon ja työpaikkojen kaksinkertaistaminen 10 000 henkilötyövuoteen 2030 mennessä (Lapin liitto 2010).

6 REITTI- JA PALVELUVAIHTOEHDOT

6.1 Vaihtoehtojen kuvaus

Työssä tehtyjen selvitysten ja haastattelujen perusteella tärkeimmiksi uusiksi yöjunien yhteystarpeiksi nousivat yhteydet maakuntakeskuksista eli Kajaanista, Joensuusta ja Kuopiosta Helsinkiin sekä jossain määrin Tampereelle ja Turkuun.

Työn ohjausryhmän päätöksellä työssä arvioitaviksi vaihtoehtoiksi valittiin viisi pääreittivaihtoehtoa ja kaksi kevyemmin tarkasteltavaa vaihtoehtoa. Vaihtoehtoisissa liikennöidään junapari molempiin suuntiin jokaisena päivänä. Erityisiä sesonkijunia ei ole tarkasteltu. Päävaihtoehtoiksi valittiin seuraavat reitit:

Ve 0+

Nykyiset makuuvaunureitit.

Ve 1 ”Kajaani”

Liityntämaakuuvaunu Kajaani-Oulu-Helsinki.

Ve 2 ”Lapin juna via Tampere”

Rovaniemen yöjunan reititys Oulu-Kajaani-Kuopio-Tampere ja lisäksi liityntävaunut Joensuu-Pieksämäki-Helsinki.

Ve 4 ”Palautus”

Yöjunat Oulu-Helsinki ja Joensuu-Turku, Pieksämäellä vaunujen vaihtotapahtuma.

Ve 5 ”Uusi linja”

Yöjuna Oulu-Kajaani-Kuopio-Joensuu-Helsinki.

Ve 4b ”Lapin juna via Kouvola”

Rovaniemen yöjunan reititys Oulu-Kajaani-Kuopio-Kouvola, lisäksi yöjuna Joensuu-Turku. Pieksämäellä on vaunujen vaihtotapahtuma.

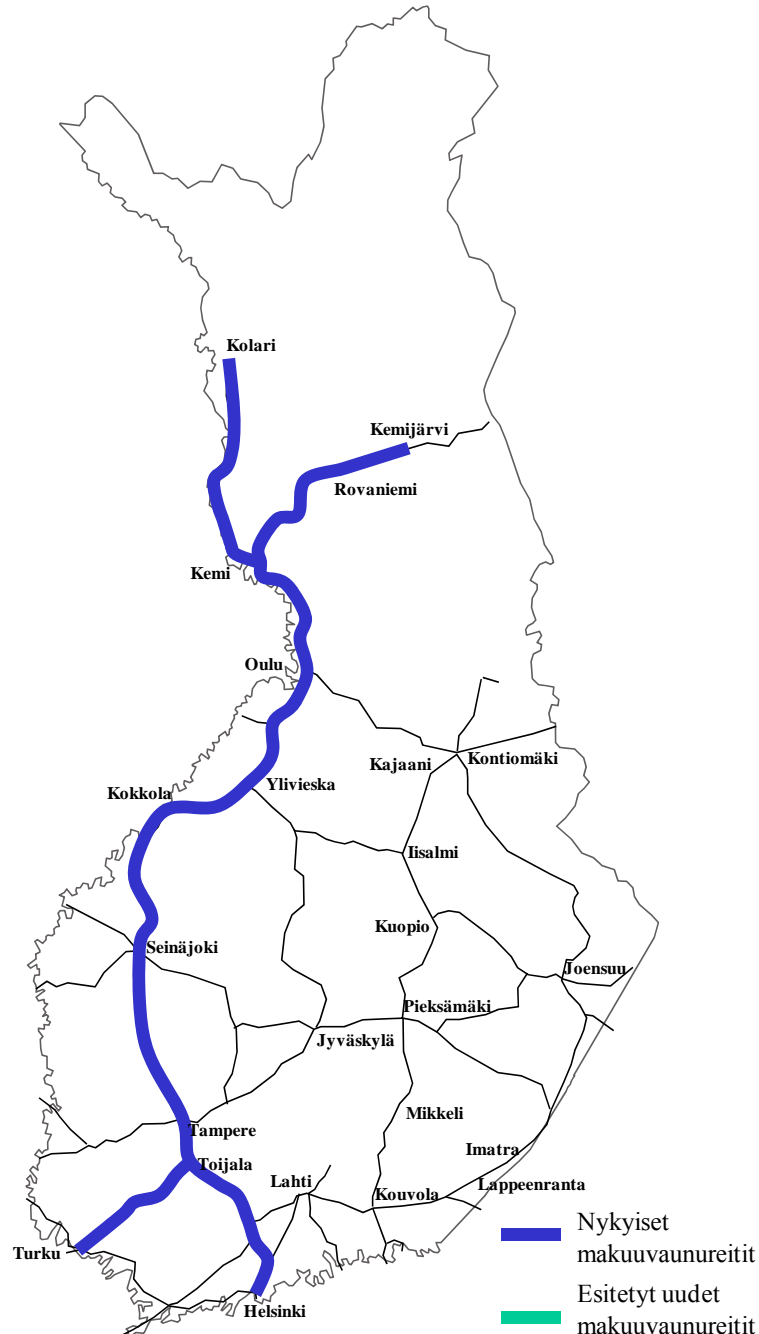
Ve 3 ”Palautus via Tampere”

Uusi yöjuna Oulu-Kajaani-Kuopio-Tampere-Helsinki, lisäksi liityntävaunut Joensuu-Pieksämäki-Helsinki.

Vaihtoehdot on esitetty kartalla kuvissa 9–15.

Ve 0+

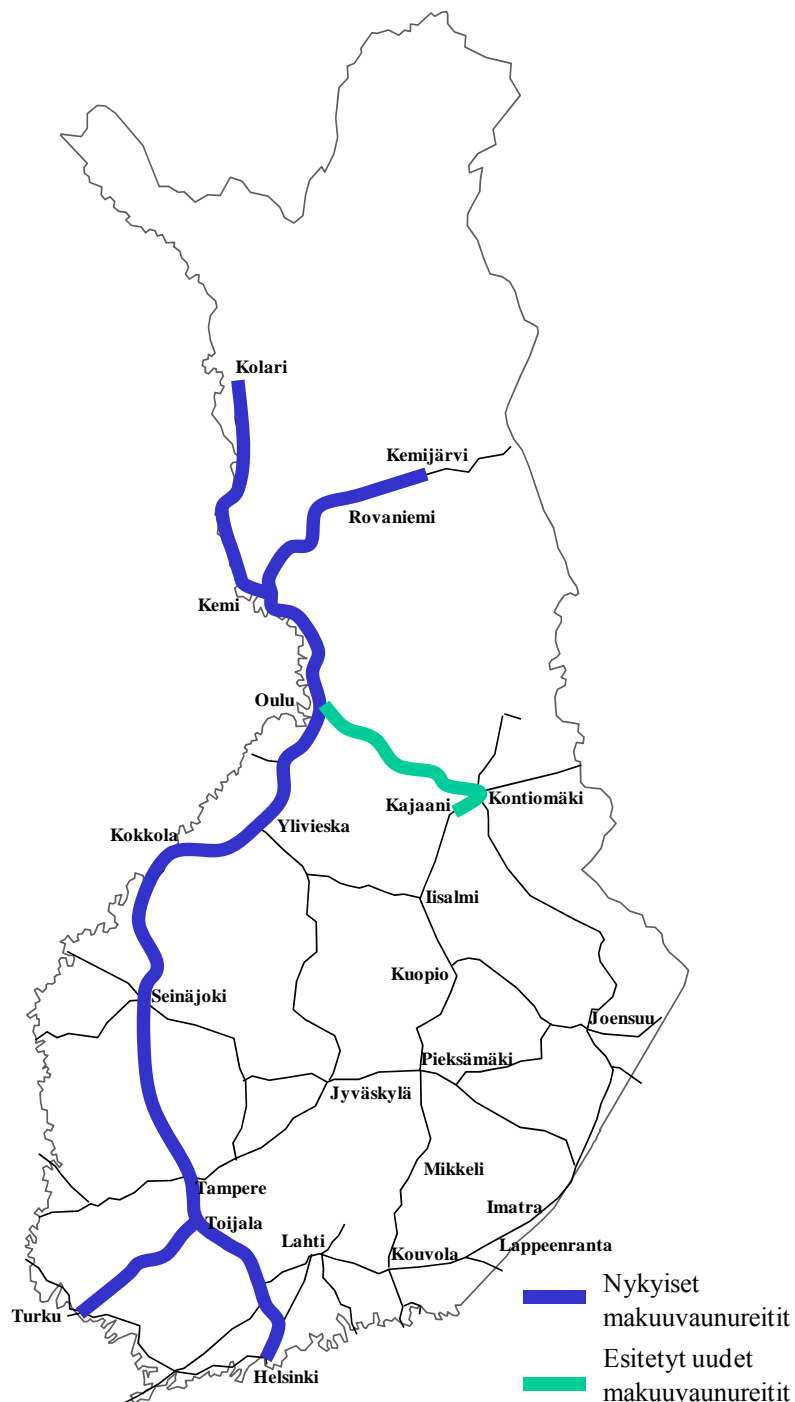
Nykyjärjestelyllä tarjotaan yöjunayhteys Kemijärveltä ja Kolarista Helsinkiin ja Turkuun. Yhteydet Kajaanista, Kuopiosta ja Joensuusta hoidetaan päiväjunilla. Lisäksi Kajaanista on mahdollista käyttää Oulun kautta kulkevaa yöjunaa matkustamalla päiväjunalla Ouluun. Vaihtoehdon arvioinnissa on huomioitu suunnitellut junien nopeutustoimenpiteet.



Kuva 9. Ve 0+: Nykyiset makuuvaunureitit.

Ve 1 ”Kajaani”

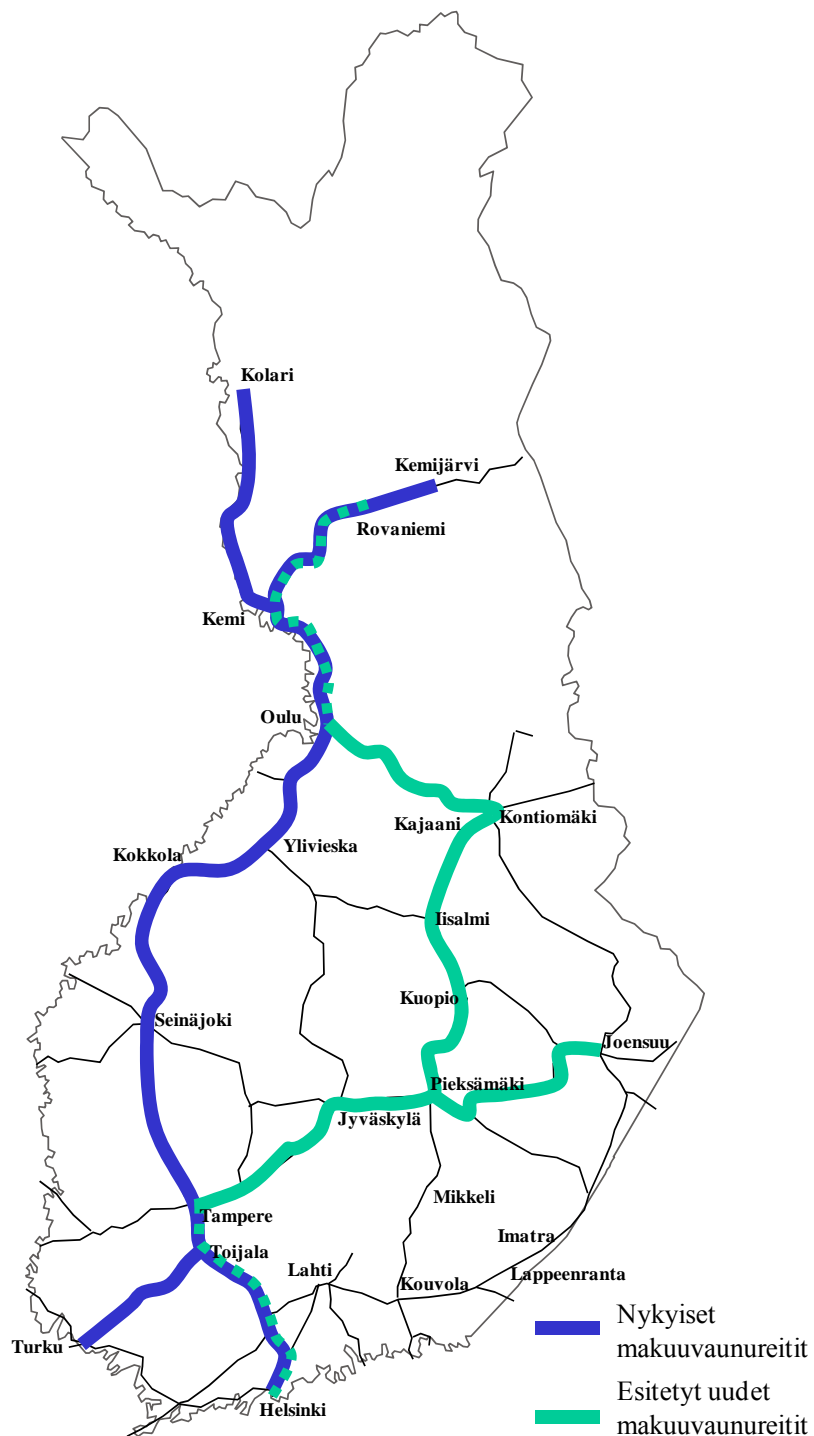
Vaihtoehto on toteutettu yöjunayhteytenä Kajaanista Ouluun, jossa Kajaanista tulevat makuuvaunut liitetään Helsingin yöjunaan. Nykytilanteeseen verrattuna matkustajalta poistuu junan vaihto Oulussa.



Kuva 10. Ve 1: Liityntämaakuuvaunu Kajaani-Oulu-Helsinki.

Ve 2 ”Lapin juna via Tampere”

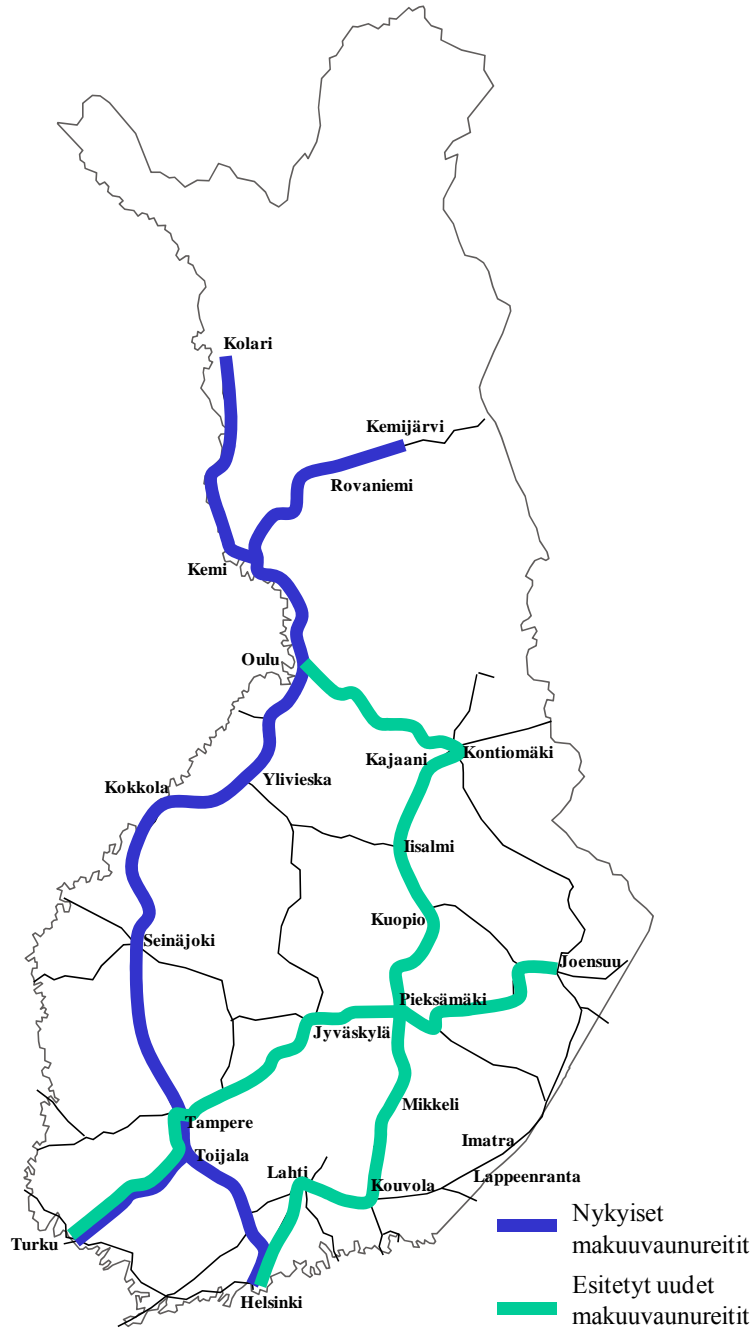
Vaihtoehdossa ohjataan toinen Lapin yöjunista eli Rovaniemeltä/Kemijärveltä lähtevistä yöjunista Kajaanin, Kuopion ja Tampereen kautta Helsinkiin. Lisäksi osa Helsingin makuuvaunuista ohjataan Pieksämäeltä Joensuuhun.



Kuva 11. Ve 2: Rovaniemen yöjunan reititys Oulu-Kajaani-Kuopio-Tampere ja lisäksi liityntävaunut Joensuu-Pieksämäki-Helsinki.

Ve 4 ”Palautus”

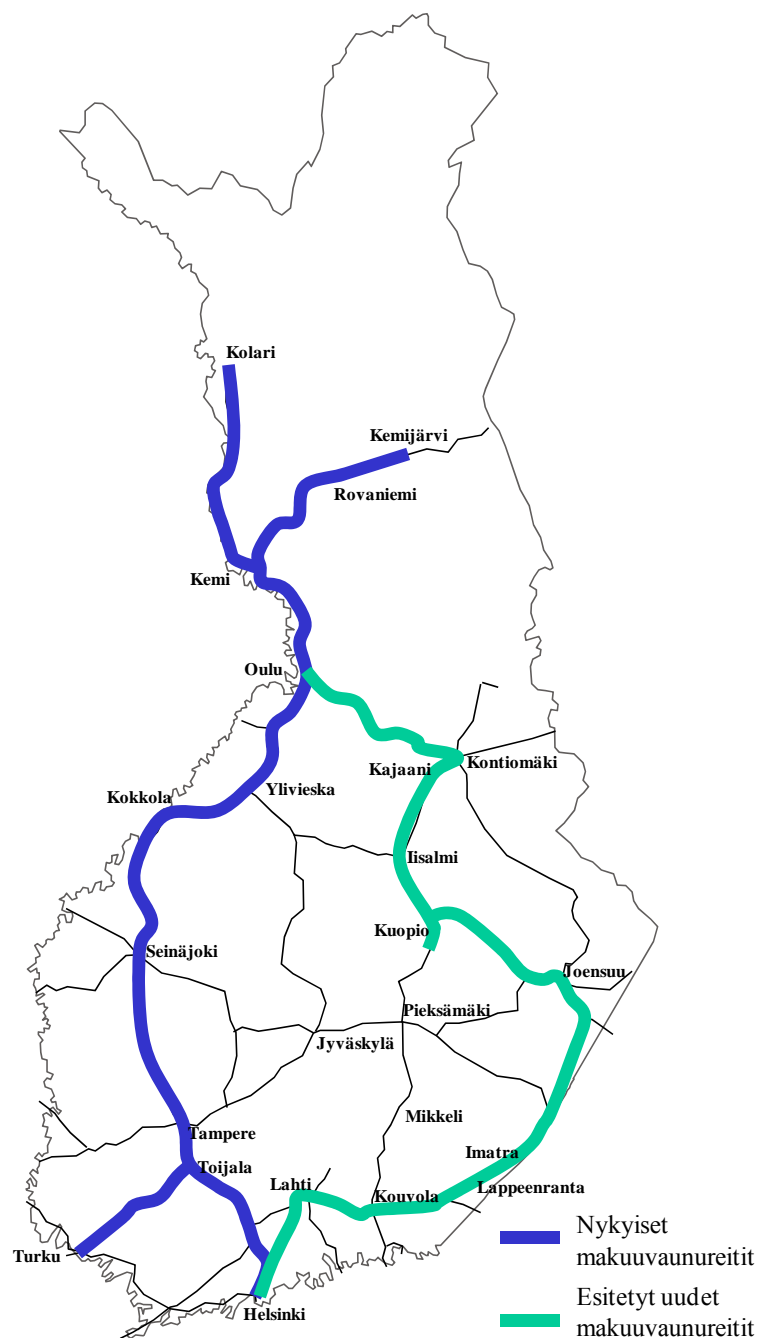
Vaihtoehdossa on uudet yöjunat Oulusta Kuopion ja Kouvolan kautta Helsinkiin sekä Joensuusta Turkuun. Reititys vastaa vuoteen 2006 asti ajaneiden yöjunien reittejä sillä poikkeuksella, että Lahden ja Helsingin välillä käytetään oikorataa.



Kuva 12. Ve 4: Yöjunat Oulu-Helsinki ja Joensuu-Turku, Pieksämäellä vaunujen vaihtotapahtuma.

Ve 5 ”Uusi linja”

Vaihtoehdossa perustetaan uusi yöjuna Oulusta Kajaanin, Kuopion, Joensuun ja Kouvolan kautta Helsinkiin.

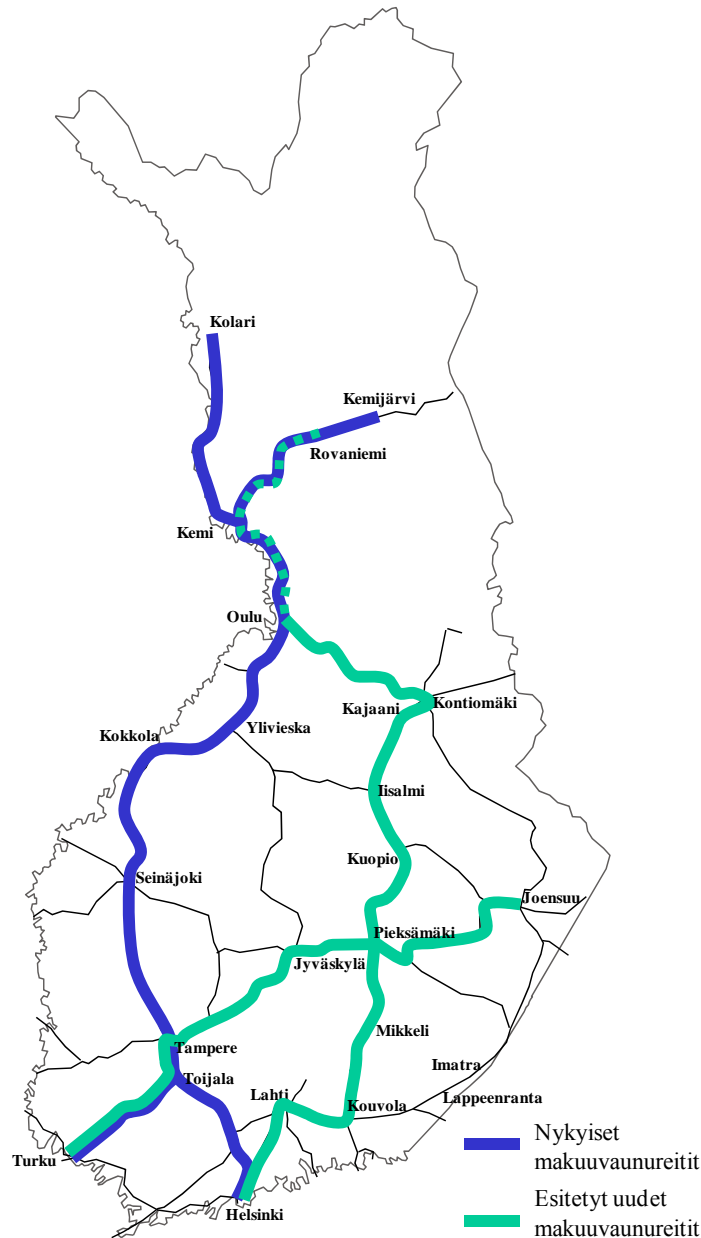


Kuva 13. Ve 5: Yöjuna Oulu-Kajaani-Kuopio-Joensuu-Helsinki.

Päävaihtoehtojen lisäksi tarkastellaan seuraavia reittivaihtoehtoja:

Ve 4b ”Lapin juna via Kouvola”

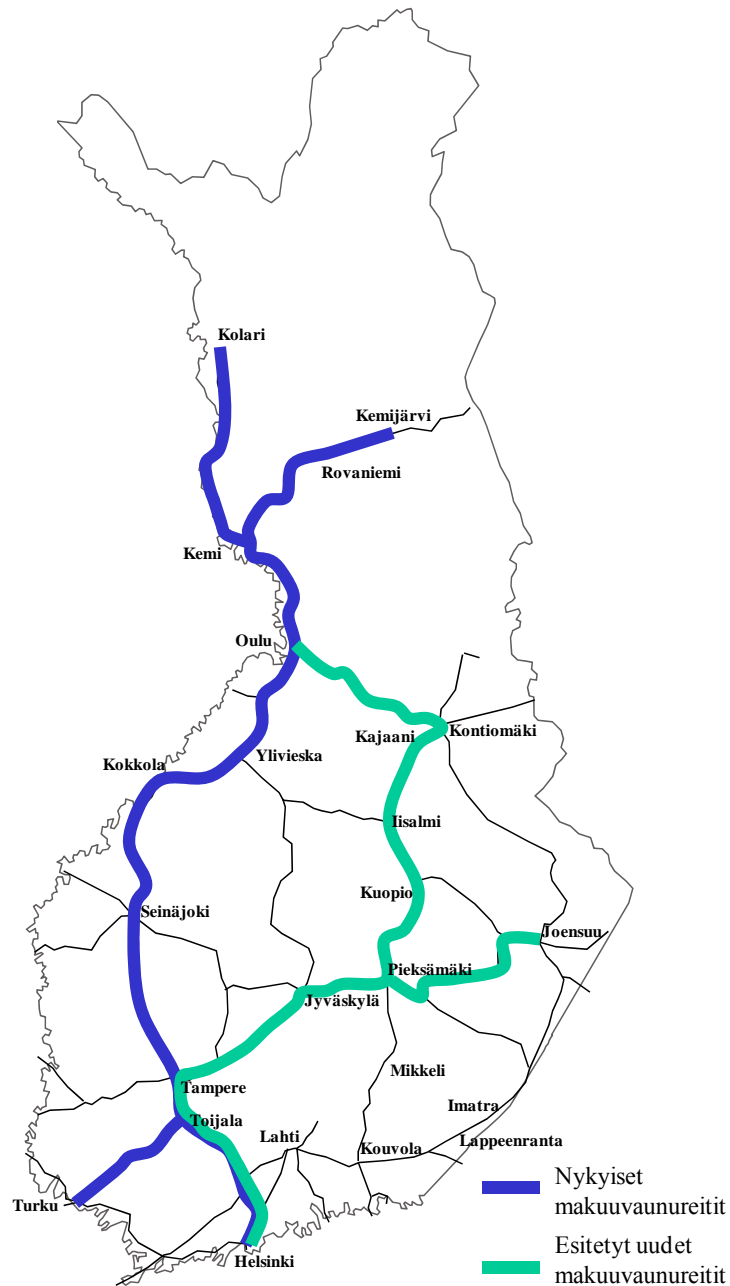
Vaihtoehdossa ohjataan toinen Rovaniemeltä/Kemijärveltä tulevista yöjunista Kajaanin, Kuopion ja Kouvolan kautta Helsinkiin sekä perustetaan uusi yöjuna Joensuusta Turkuun. Reititys Oulun eteläpuolella vastaa vuoteen 2006 ajaneiden yöjunien reittejä sillä poikkeuksella, että Lahden ja Helsingin välillä käytetään oikorataa.



Kuva 14. Ve 4b: Rovaniemen yöjunan reititys Oulu-Kajaani-Kuopio-Kouvola, lisäksi yöjuna Joensuu-Turku. Pieksämäellä on vaunujen vaihtotapahtuma.

Ve 3 ”Palautus via Tampere”

Vaihtoehdossa perustetaan uusi yöjuna reitille Oulu-Kajaani-Kuopio-Tampere-Helsinki. Osa makuuvaunuista ohjataan Pieksämäeltä Joensuuhun.



Kuva 15. Ve 3: Uusi yöjuna Oulu-Kajaani-Kuopio-Tampere-Helsinki, lisäksi liityntävaunut Joensuu-Pieksämäki-Helsinki.

6.2 Aikataulut

Yöjunayhteyden muodostuminen eri alueille eri vaihtoehtoissa on esitetty taulukossa 6. Taulukossa on esitetty yhteydet maakuntakeskuksista Helsinkiin, Tampereelle, Turkuun ja Kaakkois-Suomeen sekä paluuyhteys Helsingistä. Lisäksi taulukossa on esitetty reitityksestä johtuvat aikataulurajoitteet.

Taulukko 6. Reitien kattavuus ja aikataulurajoitteet eri vaihtoehtoissa maakuntakeskuksista Helsinkiin, Tampereelle, Turkuun ja Kaakkois-Suomeen sekä paluuyhteys Helsingistä.

		Nykytilanne	Ve 1	Ve 2	Ve 4	Ve 5	Ve 4b	Ve 3
		Nykyiset makuuvaunureitit	"Kajaani"	"Lapin juna via Tampere"	"Palautus"	"Uusi linja"	"Lapin juna via Kouvola"	"Palautus via Tampere"
Uuden yöjunayhteyden muodostuminen	Rovaniemi	lähtö klo 18 ja 21:10, paluu klo 7:53 ja 10:41		n. 2 tunnin lähtö- tai saapumis-aikamuutos			n. 2 tunnin lähtö- tai saapumis-aikamuutos	
	Oulu	lähtö klo 21:34 ja 23:52, paluu klo 5:03 ja 7:26		n. 2 tunnin lähtö- tai saapumis-aikamuutos	Oulusta Itä-Suomen kautta Helsinkiin	Oulusta Itä-Suomen kautta Helsinkiin	n. 2 tunnin lähtö- tai saapumis-aikamuutos	Oulusta Itä-Suomen kautta Helsinkiin
	Kajaani	päiväjunaa Ouluun, lähtö 18:00 ja 20:56, paluu klo 9:17 ja 10:25	vaihdoton yhteys Oulun kautta Helsinkiin	lähtö: ennen klo 24, paluu: n. klo 6	lähtö: ennen klo 23, paluu: n. klo 7	lähtö: n. klo 20:30, paluu: n. klo 9	lähtö: ennen klo 24, paluu: n. klo 6	lähtö: ennen klo 23, paluu: n. klo 7
	Kuopio	päiväjunaa		lähtö: ennen klo 2, paluu: n. klo 4	lähtö: ennen klo 1, paluu: ennen klo 5	lähtö: n. klo 22:30, paluu: n. klo 7	lähtö: ennen klo 2, paluu: n. klo 4	lähtö: ennen klo 1, paluu: n. klo 5
	Joensuu	päiväjunaa		vapaasti suunniteltavat ajat	vapaasti suunniteltavat ajat	lähtö: n. klo 0:30, paluu: n. klo 5	vapaasti suunniteltavat ajat	vapaasti suunniteltavat ajat
	Tampere	saapuminen klo 4:05 ja 5:48, lähtö klo 21:42 ja 0:42		uusi yhteys	uusi yhteys		uusi yhteys	uusi yhteys
	Turku	saapuminen klo 7:50, lähtö klo 20:05			uusi yhteys		uusi yhteys	
	Kaakkois-Suomi				uusi yhteys	uusi yhteys	uusi yhteys	
	Helsinki	saapuminen klo 6:54 ja 8:36, lähtö klo 19:26 ja 22:23		saapuminen: n. klo 8:30, lähtö: n. klo 21:30	saapuminen: n. klo 7.30, lähtö: n. klo 22:30	saapuminen: n. klo 8, lähtö: n. klo 22:30	saapuminen: n. klo 8, lähtö: n. klo 22	saapuminen: n. klo 7:30, lähtö: n. klo 22:30

reitillä vanha yöjunayhteys
 uusi yöjunayhteys
 ei yöjunayhteyttä reitillä

Vaihtoehtojen suuntaa antavat aikataulut on pyritty tekemään siten, että ne olisivat sopivat mahdollisimman suurella osaa reittiä. Aikataulujen lähtökohtana ovat olleet nykyisten ja vuonna 2006 liikennöineen yöjunien aikataulut. Optimaalisia lähtö- ja saapumisaikoja ei voida toteuttaa kaikille yhteysväleille. Tästä johtuen esimerkiksi Kuopiossa yöjunien aikataulut eivät muodostu vaihtoehtoa 5 lukuun ottamatta kovin käyttökelpoisiksi. Myös Tampereelle saavutaan kaikissa vaihtoehtoissa melko aikaisin.

Periaatteessa osa makuuvaunuista voitaisiin irrottaa junasta Kuopiossa, jolloin matkustaja voisi jäädä aamulla nukkumaan hieman myöhempään, ja vastaavasti matkustaja voisi saapua illalla jo ennen junan lähtöä. Kuopion ratapihan nykyinen infrastruktuuri ei kuitenkaan VR:n mukaan mahdollista vaunun seisomista asemalla. Kustannustekijät ja Kuopion yöjunan käyttäjäpotentiaalin vähäisyys huomioiden tätä alavaihtoehtoa ei ole tarkastelu yksityiskohtaisemmin.

Yhteyksien ja aikataulujen tarkempi kuvaus vaihtoehtoisin on esitetty alla.



Ve 0+

Rataverkon nopeutumistoimenpiteet vaikuttavat lähinnä päiväjuniin, sillä yöjunien nopeusrajoitukset eivät mahdollista suurimpien nopeuksien käyttöä. Lisäksi yöjunien ei haluta saapuvan liian aikaisin perille. Nopeutuksia ei ole merkitty edellä olevaan taulukkoon.



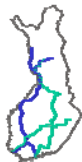
Ve1 "Kajaani"

Vaihtoehdossa toteutuu vaihdoton yöjunayhteys Kajaanista Tampereelle ja Helsinkiin. Kajaanista matkaavien aikataulut eivät olennaisesti muutu nykytilanteesta.



Ve 2 "Lapin juna via Tampere" ja Ve 4b "Lapin juna via Kouvola"

Vaihtoehdot edellyttävät Rovaniemeltä/Kemijärveltä lähtevän myöhäisemmän junan lähtöajan aikaistamista noin 2 tunnilla. Tästä johtuen vaihtoehdoissa kulkee kaksi suunnilleen samanaikaisesti lähtöasemalta lähtevää tai pääteasemalle saapuvaa junaa eri reittejä Rovaniemen ja Helsingin välillä.



Kajaanista tarjottavan suoran yöjunayhteyden lähtöaika on myöhäinen ja Kajaaniin saapumisaika varhainen. Joensuussa aikataulut ovat melko vapaasti suunniteltavissa, sillä juna voi odottaa Pieksämäellä pohjoisesta tulevaa junaa, johon vaunut liitetään. Kuopiosta yöjunayhteydet ovat aikataulullisesti epämiellyttävät, sillä sekä lähtö- että paluuaika on aamuyön puolella. Vaihtoehdoissa saadaan uusia yhteyksiä myös esimerkiksi Jyväskylään ja vaihtoehdossa 4b myös Mikkeliin ja Kouvolaan, joskin näiden paikkakuntien aikataulut ovat matkustajan kannalta epämiellyttävät Kouvolaan lukuun ottamatta.

Taulukko 7. Rovaniemen ja Helsingin välisten yöjunien aikataulut nykytilanteessa ja alustavat aikatauluhahmotelmat vaihtoehtoisille 2 ja 4b.

		Nykytilanne		Ve 2		Ve 4b	
Rovaniemi		18:00	21:10	18:00	19:10	18:00	19:10
Oulu		21:34	23:52	21:34	21:45	21:34	21:45
Kajaani		:	:	:	23:50	:	23:50
Kuopio		:	:	:	1:50	:	1:50
Kouvola	O	:	:	:	:	:	5:39
Seinäjoki		2:05	4:10	2:05	:	2:05	:
Tampere	O	4:05	5:48	4:05	5:45	4:05	:
Helsinki	O	6:54	8:36	6:54	8:36	6:54	7:50

Vaihtoehtojen 2 ja 4b aikataulut Rovaniemeltä Helsinkiin on esitetty tarkemmin edellä olevassa taulukossa 7 yhdessä nykytilanteen Rovaniemen yöjunien aikataulujen kanssa.



Ve 4 "Palautus" ja Ve 3 "Palautus via Tampere"

Uusien yöjunien perustaminen antaa paremmat mahdollisuudet aikataulujen suunnitteluun kuin olemassa olevan junan uudelleen reititys. Kajaanissa lähtöaika ei ole liian myöhäinen eikä saapumisaika liian varhainen. Kuopiossa sekä lähtö- että saapumisaika ovat aamuyöllä. Joensuussa aikataulut ovat melko vapaasti suunniteltavissa. Vaihtoehdoissa saadaan uusia yhteyksiä myös esimerkiksi Jyväskylään ja vaihtoehdossa 4 myös Mikkeliin ja Kouvolaan, joskin näiden paikkakuntien aikataulut ovat matkustajan kannalta epämukavat Kouvolaan lukuun ottamatta.



Ve 5 "Uusi linja"

Junan pitkistä reitistä johtuen Kajaanissa lähtö- ja saapumisajat ovat nykyisen aikataulun kaltaiset. Kuopiossa lähtö- ja saapumisajat ovat hyvät, mutta Joensuusta lähtöaika on myöhäinen ja paluuaika aikainen.



6.3 Kaluston tarve ja korvaantuvat junayhteydet

Tässä selvityksessä tutkituissa vaihtoehdoissa tarvittavan makuuvaunukaluston on oletettu olevan uutta kalustoa. Tällä hetkellä vanhemmalla ns. sinisellä kalustolla liikennöitävään Rovaniemen toiseen yöjunaan ollaan hankkimassa uusia makuuvaunuja, jolloin vanhempaa sinistä kalustoa vapautuu. Sinisen kaluston taso ei vastaa uutta yöjunakalustoa, jolloin se ei välttämättä myöskään vastaisi matkustajien odotuksia. VR:n mukaan vapautuvan kaluston käyttöikä on lähes lopussa. Tässä selvityksessä on lähdetty siitä, että uusien yöjunayhteyksien suunnittelua ei ole perusteltua pohjata vanhaan, käyttöikänsä lopussa olevaan kalustoon, vaan mahdollisia uusia linjoja varten tarvitaan uutta kalustoa.

Taulukossa 8 on esitetty uuden kaluston tarve ja uusien makuuvaunureitteihin perustamisen myötä poistuvat päiväjunaparit eri vaihtoehdoissa. Taulukosta nähdään, että uuden kaluston tarve on suurin vaihtoehdoissa Ve 4 ja Ve 3, koska niissä perustetaan kokonaan uusia yöjunareittejä. Vaihtoehdon 0+ lisäksi vähiten uutta kalustoa, käytännössä ei ollenkaan, tarvitaan vaihtoehtoissa 1 ja 2. Kyseisissä vaihtoehdoissa vähenee kuitenkin Rovaniemelle liikennöivien makuuvau-
nujen määrä. Rovaniemen junien pituus on jo nykyisellään maksimimittainen ainakin viikonloppuisin. Vaihtoehdossa 1 Oulussa Rovaniemen junasta erotetaan Kajaaniin kulkevat makuuvaunut ja vaihtoehdossa 2 Pieksämäellä Joensuuhun kulkevat makuuvaunut. Tämä saattaa aiheuttaa ongelmia Lappiin suuntautuvan kysynnän kattamisessa sesonkiaikoina. Vaihtoehdossa 4b Rovaniemeltä Helsinkiin kulkevia makuuvaunuja ohjataan Rovaniemeltä Pieksämäen kautta Turkuun.

Taulukko 8. Kaluston tarve ja poistuvat junaparit eri vaihtoehtoissa.

			PÄÄVAIHTOEHDOT				KEVYEMMIN TARKASTELTAVAT	
			Ve 1	Ve 2	Ve 4	Ve 5	Ve 4b	Ve 3
			"Kajaani"	"Lapin juna via Tampere"	"Palautus"	"Uusi linja"	"Lapin juna via Kouvola"	"Palautus via Tampere"
Kaluston tarve	Määrä	uusia makuuvaunuja *	0 *	0 *	10	6	4	10
		aggregaattivaunut		1	1	1	1	1
	Vaunujen määrä reitillä	Rovaniemi-Helsinki	-2	-4			-2	
		Kajaani-Helsinki	2					
		Joensuu-Helsinki		2	2		2	2
		Joensuu-Turku		2	2		2	2
		Oulu-Helsinki			4	6		4
		Oulu-Turku			2			2
		Rovaniemi-Turku					2	
		Joensuu-Pieksämäki		1 aggregaatti-vaunu	1 aggregaatti-vaunu		1 aggregaatti-vaunu	1 aggregaatti-vaunu
		Joensuu-Siilinjärvi				1 aggregaatti-vaunu		
		Ravintolavaunu		x (reitit siirtyessä)	x (poistuvista junista)	x (poistuvista junista)	x (reitit siirtyessä)	x (poistuvista junista)
		Mahd. uusiin autovaunuihin Kajaani/Kontiomäki-Helsinki		x (reitit siirtyessä)	x	x	x (reitit siirtyessä)	x
Poistuvat junaparit	Taajamajuna Kajaani-Oulu		x (toinen suunta)	x	x		x	x
	Liityntäyöjuna Turku-Tampere				x		x	
	Juna Helsinki-Kouvola				x	x	x	

* osa makuuvaunuista otettava Helsinki-Rovaniemi -yöjunista

Vaihtoehtoissa, joissa juna kulkee Joensuun ja Pieksämäen tai Siilinjärven välillä, tarvitaan aggregaattivaunu. Vaunun käyttö on hankalaa vaihtoehdossa 5, koska vaunua tarvitaan keskellä reittiä, ellei Joensuun ja Siilinjärven välistä rataosuutta sähköistettä. Rovaniemen ja Kemijärven välisestä liikenteestä vapautuu ko. rataosan sähköistämisen myötä aggregaattivaunu, joka olisi mahdollisesti käytettävissä toisaalla.

Makuuvaunujen lisäksi yöjuniin voidaan liittää päivävaunuja, ravintolavaunu ja autovaunuja. Päivävaunujen liittäminen riippuu niiden kysynnästä sekä maksimijunapituudesta.

Autovaunun tarve uusilla reiteillä on luultavasti pieni, koska Itä-Suomen paikkakuntien etäisyydet Etelä-Suomen asutuskeskuksista ovat varsin lyhyitä Helsinki–Kainuu väliä lukuun ottamatta. Kontiomäellä, jonka sijainti matkailukohdeiden kannalta on hyvä, on olemassa vanha autolastauslaituri, jota vaatisi modernisointia. Mikäli Kainuuseen halutaan tarjota autojunapalveluita, tarkoittaa se autovaunun irrottamista / kytkemistä junasta Kontiomäellä, joka on otettava huomioon junan maksimipituudessa.

Lapin yöjunan reititys uudelleen tarjoaa uudelle yhteydelle myös ravintola- ja autovaunupalvelut. Muissa vaihtoehtoissa ravintolavaunu olisi otettavissa kor-

Aikataulutavoitteen mukaista yhteyttä ei tarjota



Ve 0+

Rataverkon kehittämisen nopeuttaessa päiväjunia lähtöaikoja voidaan siirtää eteenpäin Kajaanista, Joensuusta ja Kuopiosta lähdettäessä, tai vaihtoehtoisesti aikaistaa Helsinkiin saapumisaikoja. Suurin parannus tapahtuu Joensuun ja Helsingin välisessä palvelutasossa. Kajaanista aamun lähtöaika on edelleen ennen klo 5. Myös palvelutaso tarkastelukohteiden sekä Tampereen ja Turun välillä paranee nykyisestä muiden rataosien parannusten myötä.



Ve 1 "Kajaani"

Kajaanin ja Oulun välillä olevalla vaihdottomalla yöjunayhteydellä päästään hyvin Helsingin keskustaan, Tampereelle ja Turkuun. Helsinki-Vantaan lentoasemalle on mahdollista päästä klo 7 mennessä käyttäen nykyistä, Oulun kautta kulkevaa vaihdollista yhteyttä, jossa Kajaanin ja Oulun välillä kuljetaan juna-bussilla.

Suoran yöjunayhteyden osalta aikataulu Kajaanista ei olennaisesti muutu nykytilanteesta, mutta junan vaihto Oulussa poistuu. Tämä lisää Kajaanista matkustavien matkustusmukavuutta ja helpottaa kaikkien käyttäjäryhmien, erityisesti lapsiperheiden liikkumista. Oulusta lähtevien matkustajien palvelutaso ei muutu, mutta Lapista lähteville matkustajille on vähemmän matkustajapaikkoja tarjolla.



Ve 2 "Lapin juna via Tampere" ja Ve 4b "Lapin juna via Kouvola"

Lapin yöjunan reititykseen liittyvän junan lähtöajan aikaistaminen Rovaniemeltä ja Kemijärveltä lähdettäessä aiheuttaa sen, että lähtö esimerkiksi Lapin matkailukohteista aikaistuu. Tämä edellyttää Lapin matkailukohteisiin olevien jatkoyhteyksien aikataulujen muuttamista. Tämä myös lyhentää matkailijoiden perillä oloaika. Vaihtoehdossa 4b vaikutus ei ole niin suuri kuin vaihtoehdossa 2 reitityksestä johtuen.



Toisaalta reititykset luovat uudet yöjunayhteydet Itä-Suomesta Etelä-Suomeen, kuten Kajaanista Helsinkiin sekä Itä-Suomen paikkakunnilta Lappiin. Lisäksi Kainuussa ja muualla Itä-Suomessa matkailevat saavat uuden yöjunayhteyden, jossa voi mahdollisesti kuljettaa myös autoa Helsingin ja Kainuun välisillä matkoilla. Tämä parantaa kaikkien käyttäjäryhmien palvelutasoa.

Joensuun yhteydet kaikkiin tarkastelukohteisiin paranevat ja aikaistuvat molemmissa vaihtoehdoissa huomattavasti nykytilanteeseen verrattuna. Tämä on kaikkien Joensuusta lähtevien käyttäjäryhmien edun mukaista.

Kuopiosta lähdettäessä saapuminen eri kohteisiin aikaistuu nykytilanteesta ja uusia tavoiteaikoja saavutetaan. Lähtöaika Kuopiosta on kuitenkin todella myöhäinen, mikä on huono erityisesti lapsiperheille, mutta myös muiden nukkumisaika jää lyhyeksi. Kuopiosta tosin kulkee myös melko nopeat aamujunayhteydet, jotka rataverkon kehittyessä nopeutuvat edelleen. Vaihtoehto palvelee myös Iisalmea, jossa yöjunien aikataulut ovat paremmat kuin Kuopiossa.

Oulusta saadaan uusia yhteyksiä Itä-Suomeen. Vaihtoehdossa 4b paranevat yhteydet myös Kaakkois-Suomeen.



Ve 4 "Palautus" ja Ve 3 "Palautus via Tampere"

Vaihtoehdot tarjoavat kattavat yöjunayhteydet tarkastelualueen paikkakunnille kaikkien käyttäjäryhmien, myös matkailuun liittyvien tarpeiden, kannalta.



Vaihtoehdot eivät tarjoa suoraa yöjunayhteyttä Helsinki-Vantaan lentoasemalle klo 7 mennessä mutta kuitenkin aikaisemmin kuin nykyään. Kajaanista lähdettäessä kuitenkin mahdollisuus käyttää nykyistä Oulun kautta kulkevaa vaihdollista yhteyttä. Aamun aikaisten saapumisten osalta palvelutaso pysyy nykyisellään, mutta myöhempien saapumisten osalta palvelutaso paranee, kun esimerkiksi Kajaanista Helsingin keskustaan matkustettaessa lähtöaika illalla myöhäistyy.

Joensuusta yhteydet paranevat molemmissa vaihtoehdoissa nykyisestä huomattavasti ja uusia yhteystavoitteita saavutetaan Helsingissä ja Turussa. Myös Tampereelle päästään aamuksi, vaikkakin saapumisaika on hyvin aikainen. Joensuun päässä yhteydet palvelevat kaikkia käyttäjäryhmiä hyvin, sillä lähtö- ja saapumisajat Joensuussa ovat vapaasti suunniteltavissa.

Kuopiosta päästään nykyistä aiemmin kaikkiin tarkastelukohteisiin, vaikka lähtöaika Kuopiosta on epämiellyttävä ja lyhentää yönelle käytettävää aikaa. Kuopiosta lähdettäessä palvelutaso voidaan kokea paremmaksi päiväjunilla matkustettaessa. Yöjuna palvelee Kuopiota paremmin Iisalmea, josta saadaan uusi yöjunayhteys. Myös Oulusta saadaan yhteydet Itä-Suomeen.

Vaihtoehdossa 4 paranevat yhteydet myös Kaakkois-Suomeen.



Ve 5 "Uusi linja"

Vaihtoehdossa saavutaan Helsingin keskustaan aikataulutavoitteen mukaisesti. Kajaanista on mahdollisuus nykyiseen vaihdolliseen yhteyteen Oulun kautta, jolloin Helsinkiin päästään klo 7 mennessä. Tampereelle tai Turkuun ei tarjota uutta junayhteyttä.

Palvelutaso paranee nykytilanteeseen verrattuna erityisesti Kuopiosta ja Iisalmesta lähdettäessä. Joensuun lähtö- ja saapumisajat ovat käyttäjien kannalta hankalat. Kajaanista palvelutaso paranee myöhempien aikataulutavoitteiden osalta. Vaihtoehdossa muodostuu uudet yhteydet Savonlinnaan Parikkalan kautta. Myös Oulusta saadaan uudet yhteydet Itä-Suomeen.

6.5 Toteuttamiskelpoisuus

Vaihtoehdojen toteuttamiskelpoisuuteen liittyviä tekijöitä on kuvattu alla.



Ve 1 "Kajaani"

Vaihtoehdon toteuttamiskelpoisuus riippuu junakokoonpanojen vaihtotöiden tekemisestä Oulussa sekä makuuvaunun huolto- ja siivoustöiden teettämisestä Kajaanissa. Lisäksi koska junan mittaa ei ole mahdollista kasvattaa, on Kajaanin ja Oulun välillä kulkevat vaunut vähennettävä Rovaniemelle menevistä vaunuista. Tämä vähentää matkustajakapasiteettia reitillä, joka on erityisesti viikonloppuisin ja sesonkiaikana kysytty.

Kajaanista Oulun kautta Helsinkiin nykyisin kulkevaan junayhteyteen ikävänä puolena koetaan junan vaihto Oulussa. Vaihdamiseen liittyvää haittaa voitaisiin kuitenkin pienentää myös muilla keinoilla kuin yöjunan käyttöönotolla. Oulun rautatieaseman alueelle ollaan toteuttamassa matkakeskusta, jossa junaa vaihtavat voisivat viettää odotusajan. Lisäksi nykyisin Helsingistä Ouluun yöjunalla tultaessa on Kajaaniin kulkeva päiväjuna lähtenyt asemalta 14 minuuttia ennen Helsingin junan saapumista asemalle. Aikataulua olisi mahdollisuuksien mukaan muutettava.



Ve 2 ”Lapin juna via Tampere” ja Ve 4b ”Lapin juna via Kouvola”

Vaihtoehtojen toteuttamiskelpoisuus riippuu ennen kaikkea mielekkyydestä reitittää toinen Rovaniemeltä/Kemijärveltä lähtevä yöjuna uudelleen ja muuttaa nykyisin noin 3 tunnin välein lähtevien junien lähtöajat ja saapumisajat lähemmäksi toisiaan. Ratkaisulla on vaikutusta perillä oloaikoihin Lapin matkailukohteissa ja se muuttaa jatkoyhteyksien aikatauluja. Toisaalta vaihtoehdossa avautuvat uudet yhteydet Itä-Suomesta Etelä-Suomeen ja myös Lappiin.



Vaihtoehdossa 2 Helsingistä Rovaniemelle menevien makuuvaunujen määrä vähenee, kun osa niistä ohjataan Pieksämäeltä Joensuuhun.

Reittien muuttamisella on vaikutusta tavarajunaliikenteeseen, ja uudella reitillä voi syntyä joitain konflikteja nykyisen tavarajunaliikenteen kanssa. Toisaalta ratakapasiteettia vapautuu välillä Oulu–Seinäjoki–Tampere tavaraliikenteelle.

Vaihtoehtojen toteuttamiskelpoisuus riippuu myös esimerkiksi mahdollisuudesta ja mielekkyydestä kääntää junan kulkusuunta ja autovaunut Tampereella (Ve 2) tai Kouvolaan (Ve 4b). Tällöin autovaunut saapuvat määränpäähän ”väärinpäin” ja autoja voidaan joutua peruuttamaan pois autovaunuista.



Ve 4 ”Palautus” ja Ve3 ”Palautus via Tampere”

Vaihtoehtojen toteuttamiskelpoisuuteen liittyy erityisesti liikennöinnin kalleus, koska vaihtoehdoissa on esitetty useita uusia junavuoroja. Lisäksi tulisi hankkia uutta makuuvaunukalustoa, ja esimerkiksi 20 uuden makuuvaunun hankintahinta olisi noin 60 miljoonaa euroa. Myös ratakapasiteettikysymykset on otettava huomioon, kun uusia junavuoroja perustetaan, etenkin Helsinkiin saavuttaessa. Palautetuilla reiteillä voi syntyä myös joitain konflikteja nykyisen tavarajunaliikenteen kanssa.



Ve 5 ”Uusi linja”

Vaihtoehdon toteuttamiskelpoisuuteen liittyy liikennöinnin kalleus sekä aggregaattivaunun käyttö keskellä reittiä Siilinjärven ja Joensuun välillä. Myös ratakapasiteetti Helsingin päässä on otettava huomioon. Uudella reitillä voi syntyä myös joitain konflikteja nykyisen tavarajunaliikenteen kanssa.



7 VAIKUTUKSET

7.1 Arviointikehikko

Sisämaan yöjunaliikenteen vaikutuksia tarkastellaan arviointikehikossa kohderyhmittäin. Arviointikehikkoon on koostettu tutkittavien vaihtoehtojen kustannukset ja tulot sekä liiketaloudellisesta että yhteiskuntataloudellisesta näkökulmasta. Laskentakehikossa kiteytyy tiedot siitä, mitä liikennöinti maksaisi ja mitkä ovat liikenteen yhteiskuntataloudelliset hyödyt ja haitat, sekä liikennöinnin kannattavuus.

Arviointikehikon kohderyhmiä ovat junien liikennöitsijä (tällä hetkellä VR), muut liikennepalveluja tarjoavat tahot, matkustajat sekä muut vaikutukset onnettomuus- ja päästökustannuksiin. Lisäksi kohderyhmänä on julkinen hallinto (valtio), mikäli päädyttäisiin ostamaan kannattamatonta liikennöintiä. Rahassa mitattavien vaikutusten lisäksi on edellä arvioitu sanallisesti keskeisimmät rahassa mittaamattomat vaikutukset.

Junaliikennöitsijä

Uusien junavuorojen liikennöinti aiheuttaa liikennöintikustannuksia. Liikennöinnin lisäksi junakalustosta syntyy pääomakustannuksia etenkin, jos joudutaan hankkimaan kokonaan uutta junakalustoa.

Uudet junavuorot voivat korvata joitain tällä hetkellä liikennöiviä junia, kuten aamun ensimmäisiä tai illan viimeisiä taajamajunavuoroja. Näiden junien lakauttamisesta saadaan liikennöintikustannussäästöjä.

Vastaavasti uusien junavuorojen liikennöinnistä saadaan lipputuloja, jotka määräytyvät lähinnä kuljetettujen henkilökilometrien mukaan. Uudet junayhteydet siirtävät junamatkustajia myös muilta junareiteiltä, joiden lipputulot vastaavasti vähenevät. Toisaalta uudet junayhteydet siirtävät pitkän matkan liikenteestä henkilöautoilijoita junamatkustajiksi, joka osaltaan lisää junareittien lipputuloja.

Muut liikkumispalveluita tarjoavat tahot

Junayhteyksien perustamisen myötä tapahtuu kulkumuotosiirtymiä muista kulkutavoista. Siirtyvät matkustajat merkitsevät muille liikennöitsijöille (esim. busseja ja lentoliikenne) lipputulosten menetyksiä. Tässä on arvioitu, että kulkutapa-siirtymät muista joukkoliikennekuljetusmuodoista ovat niin pieniä, ettei niiden vaikutuksesta synny muutoksia liikennöinnissä eikä liikennöintikustannuksissa.

Matkustajat

Matkustajille junavuorojen perustaminen merkitsee hyödyn eli matkakustannusten muutosta. Matkakustannukset koostuvat raha- ja aikakustannuksista. Raha-kustannusmuutokset syntyvät maksettujen lippukustannusten muutoksesta ja henkilöauton osalta polttoainekustannusmuutosten osalta.

Matkustajien aikakustannusmuutokset syntyvät aikasäästöistä, joita syntyy, kun matkustamiselle syntyy uusia aikaa säästäviä vaihtoehtoja.

Muut vaikutukset

Kulikutapasiirtymien vuoksi tieliikenteessä tapahtuu muutoksia, joka aiheuttaa päästö- ja onnettomuuskustannusvaikutuksia. Myös junaliikenteen päästöt muuttuvat. Junaliikenteen vaikutuksia tasoristeysonnettomuuksiin ei ole huomioitu, sillä niiden määrässä ei oleteta tapahtuvan muutoksia. Tasoristeysonnettomuuksien määrä ei riipu junaliikenteen määrästä, ja kaikilla niillä rataosilla, joille uusia yöjunalinjoja esitetään, on jo nyt liikennettä. Myöskään melukustannusten muutoksia ei ole huomioitu.

Julkinen hallinto

Mikäli päädyttäisiin siihen, että kannattamatonta liikennöintiä ostettaisiin, olisi yhtenä kohderyhmänä myös julkinen hallinto. Liikennöinnin tappio voidaan laskea lipputulosten ja liikennöintikustannuksen erotuksena. Tässä arviointikehikossa ei kuitenkaan ole esitetty julkista hallintoa kohderyhmänä, koska ei ole päättöksiä siitä, että julkinen hallinto osallistuisi liikennöintikustannusten kattamiseen.

7.2 Kysynnän arviointi

Junaliikenteen kysyntä

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (Pastinen ym.) mukaan suomalaiset tekevät yli 100 kilometriä pitkiä junamatkoja keskimäärin 1,6 junamatkaa vuodessa vuoden 2004–2005 tietojen mukaan. Luku vastaa noin kahdeksaa prosenttia kaikista yli 100 kilometriä pitkistä kotimaanmatkoista. Tällä perusteella kainuulaiset tekisivät n. 130 000 pitkää junamatkaa vuodessa, pohjoissavolaiset n. 400 000 ja pohjoiskarjalaiset n. 270 000.

Pitkiä junamatkoja tekevät eniten nuoret 18–34-vuotiaat naiset. Junan käyttö näyttää liittyvän erityisesti sellaiseen ajankohtaan, kun liikkumisen tarve on suuri ja omaa autoa ei ole välttämättä hankittu. Pääosa, 65 prosenttia, pitkistä junamatkoista liittyy vapaa-aikaan.

Koko Suomen kaukojunaliikenteessä tehtiin vuonna 2008 13,8 miljoonaa matkaa (RHK 2009) ja kaukojunamatkojen keskipituus oli noin 230 kilometriä. Matkustajamäärät ovat vuoden 2006 jälkeen olleet kasvussa.

Suurimmat kaukojunaliikenteen matkustajamäärät ovat Helsingistä Turkuun, Ouluun ja Kouvolaan, joilla rataosilla matkustajamäärät ovat tällä hetkellä yli miljoona matkaa vuodessa (kuva 16). Kuopion eteläpuolella matkustajia on noin 0,7 miljoonaa vuodessa, Joensuun eteläpuolella noin 0,4 miljoonaa ja Kajaanin eteläpuolella noin 0,2 miljoonaa matkustajaa vuodessa. Vuoteen 2005 verrattuna matkustajamäärät ovat kasvaneet rataosuksittain tarkasteltuna Kajaanin ja Iisalmen välillä 24 %, Iisalmen ja Kuopion välillä 19 % ja Kuopiosta etelään 17 %. Joensuusta länteen ja etelään lähtevillä rataosilla matkustajamäärät ovat samassa ajassa kasvaneet 14 %, ja vastaavasti rataosuudella Oulusta Kemiin ja Rovaniemelle 21 %. Matkustajamäärien suureen kasvuun on vaikuttanut merkittävästi matka-aikojen lyheneminen mm. Kerava–Lahti-oikoradan käyttöönoton ansiosta.

Rataosittaiset luvut osoittavat
matkojen määrää (1000).
Siffrorna vid bandelarna anger
antalet resor (1000).



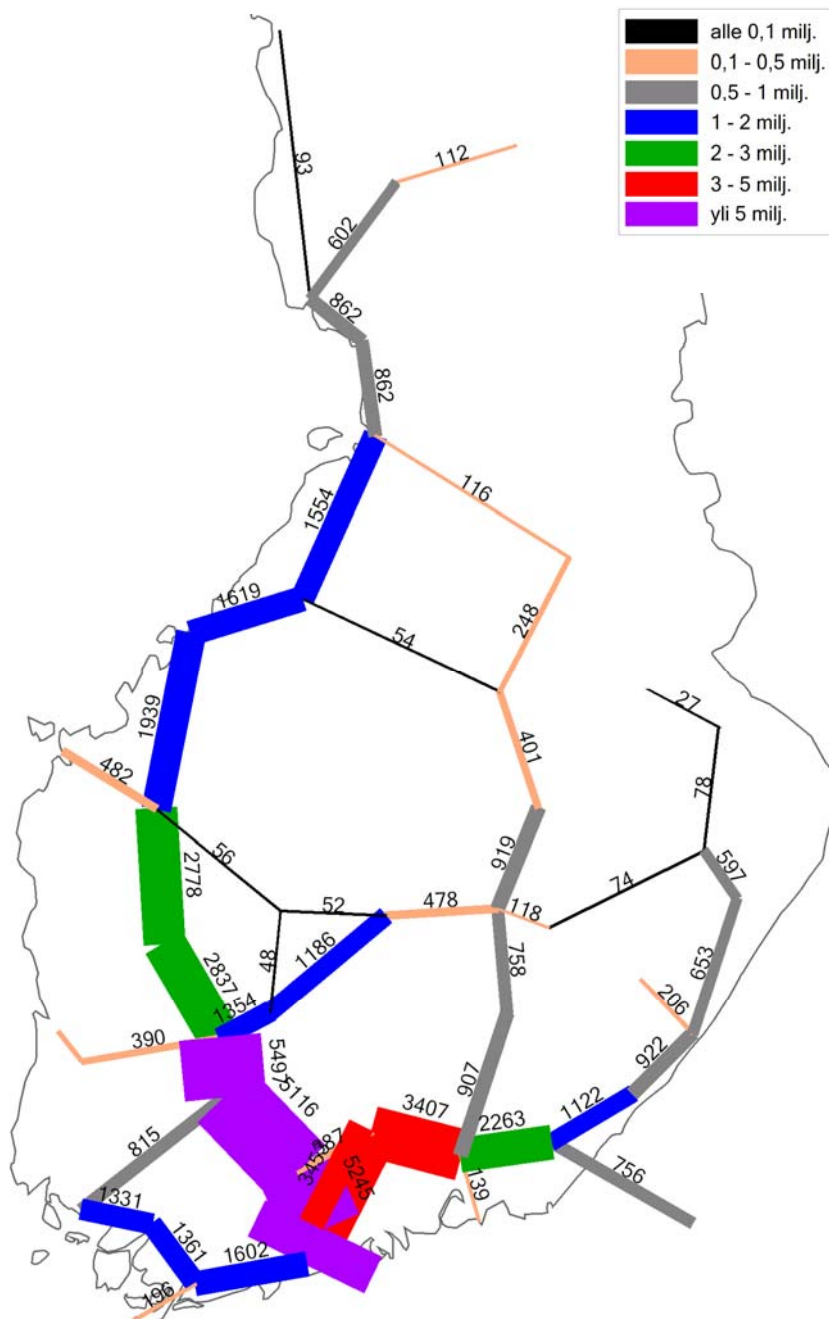
Kuva 16. Kaukoliikenteen matkustajavirrat 2008 (RHK: Suomen rautatietilasto 2009).

Vuonna 2005 tehtiin selvitys ”Henkilöjunaliikenteen ostamisen yhteiskuntataloudellinen kannattavuus”. Tuolloin selvitettiin yöjunaliikenteen matkustajamääriä. Tampere-Joensuu välillä oli vuoden 2004 matkustajalaskentojen mukaan n. 45 000–52 000 yöjunaliikenteen matkustajaa vuodessa, joka on keskimäärin 61–71 matkustajaa/juna ja Kouvola-Kajaani välillä n. 66 000–86 000 matkustajaa vuodessa, joka on keskimäärin 90–118 matkustajaa/juna. Sunnuntain matkustajamäärät ovat n. 2-kertaisia muihin päiviin verrattuna, ja heinäkuussa Tampere-Joensuu välin matkustajamäärät ovat n. 1,5-kertaiset maalis- ja marraskuihin verrattuna. Yöjunissa matkusti keskimäärin noin 20 % kyseisten

rataosuuksien kokonaisjunamatkustajamääristä, ja yöjunien matkustajista arviolta noin puolet matkusti makuuvaunuissa ja loput päivävaunuissa.

Junaliikenteen kysynnän kehittyminen

Rautatieliikenteen kokonaismatkustajamäärien on ennustettu kasvavan, kun rataverkon nopeuksia nostetaan merkittävästi, ja väestö keskittyy nykyistäkin voimakkaammin rautateiden palvelemille paikkakunnille ja Venäjän suunnan kysyntä kolminkertaistuu vuoden 2006 tilanteesta. Kuvassa 17 on esitetty Ratahallintokeskuksen vuoden 2025 tavoitetilanteen ennusteen mukaiset rautateiden kaukoliikenteen matkustajavirrat (RHK 2007).



Kuva 17. Kaukoliikenteen matkustajavirrat 2025 (RHK: Rautatieliikenne 2030 -suunnitelman liikenne-ennusteet).

Joensuusta länteen ja etelään lähtevien rataosuuksien matkustajamäärien on ennustettu kasvavan vuoteen 2025 mennessä jopa 53 % nykyisestä, Kuopion eteläpuolella 24 %, Kuopion ja Kajaanin välillä 7–8 % sekä Oulusta pohjoiseen 29 %. Nopeutukset koskevat päiväajan junia, joten vaikka yöjunia liikennöitäisiinkin sisämaan reiteillä, niiden suhteellinen osuus rataosuuksien kokonaismatkustajamäärästä olisi alempi kuin vuoden 2005 tilanteessa. Vuoden 2005 selvityksessä arvioitiin, että Kerava-Lahti-oikoradan avaamisen jälkeen ja päiväajan junien huomattavan nopeutumisen myötä sisämaan yöjunien matkustajamäärät alentuisivat vuoden 2004 määrästä n. 40 % vuoteen 2010 mennessä.

Tässä selvityksessä on arvioitu, että yöjunien käyttäjien potentiaalinen osuus vuodelle 2025 ennustetuista rataosuuskohtaisista matkustajavirroista alenisi keskimäärin 10 %:iin, kun se vuonna 2005 oli aiemmin todetusti keskimäärin 20 % rataosuuskohtaisista matkustajavirroista.

Matkailu

Matkailun tavoiteltua kehittymistä on käsitelty luvussa 5.3., jossa on esitetty yöpymisten määrän kehittymisarvioita maakunnittain. Seuraavassa taulukossa on arvioitu matkailun kehittymisen mahdollista vaikutusta sisämaan yöjunien käyttäjämääriin, ja vertailun vuoksi on tehty samoilla periaatteilla laskelma Lapin yöjunien käyttäjämäärien mahdollisesta muutoksesta matkailun kehittymisen suhteen.

Taulukossa 10 on esitetty yöpymisten määrät vuosille 2006 ja 2013, jotka on saatu maakuntien asettamista tavoitteista. Yöpymisten määrästä saadaan matkailijoiden määrän kasvu jakamalla yöpymiset matkailijoiden keskimääräisellä viipymällä kohteessa. Viipymät vaihtelevat kohteittain ja ajankohdittain, Tilastokeskuksen mukaan esimerkiksi Vuokatissa viivytään keskimäärin 3,95 vuorokautta, Ukko-Hallassa ja Paljakassa 3,52 vuorokautta ja Tahkolla 2,7 vuorokautta. Näistä saadaan keskimääräiseksi viipymäksi tässä laskelmassa käytetty 3,4 vuorokautta.

Taulukko 10. Matkailun tavoitellun kehittymisen arvioitu vaikutus yöjunamatkustuksen määriin.

<i>yöpymisiä</i>	Kainuu	Pohjois-Savo	Pohjois-Karjala	Lappi
v. 2006	805 343	885 877	470 000	2 119 353
tavoite v. 2013	1 500 000	1 381 900	650 000	3 000 000
<i>yöpymisien kasvu</i>	694 657	496 023	180 000	880 647
<i>matkailijoiden määrän kasvu (viipymä 3,4 vrk)</i>	204 311	145 889	52 941	259 014
<i>junamatkojen kasvu molemmat suunnat (8%)</i>	32 690	23 342	8 471	41 442
<i>näistä yöjunalla (oletus 20%, Lappi 30%)</i>	6 538	4 668	1 694	12 433

Matkailijoiden määrän kasvusta saadaan junamatkojen arvioitu kasvu olettamalla junamatkojen osuudeksi 8 %, joka on Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan junamatkojen osuus yli 100 km matkoista. Yöjunien potentiaa-

linen osuus matkailijoiden junamatkoista vaihtelee sekin kohdemaakunnittain. Tässä on oletettu sen olevan 20 % sisämaan maakuntien osalta ja vertailun vuoksi esitetyssä Lapin maakunnassa 30 % huomattavasti pidemmän keskimääräisen matkan pituuden vuoksi. Laskelmassa ei ole otettu huomioon rekisteröimättömässä majoituksessa yöpyvien määrän kasvua, joka toisaalta lienee oleellisen suurta vain vertailun vuoksi lasketun Lapin maakunnan osalta.

Matkailun kehittyminen voisi vaikuttaa Kainuun ja Pohjois-Savon suunnan yöjunien matkustajamääriin n. 11 000 vuosittaisen matkustajan verran, Pohjois-Karjalan suunnan matkustajamääriin n. 2 000 matkustajan verran ja Lapin suuruusluokaltaan n. 12 000 matkustajan verran.

Maakuntien väliset matkat

Maakuntien välisistä matkoista löytyy tietoa Valtakunnallisesta henkilöliikennetutkimuksesta. Tällöin voidaan vertailla eri puolilta Suomea syntyviä matkamääriä ja suhteuttaa niitä keskenään.

Uudenmaan, Itä-Uudenmaan, Varsinais-Suomen, Kanta-Hämeen ja Pirkanmaan maakunnista tehdään Lappiin vuositasona noin 1 miljoona matkaa molemmat suunnat huomioiden. Vastaavasti Kaakkois-Suomesta eli Kymenlaaksosta sekä Etelä-Karjalasta ja Etelä-Savosta tehdään noin 0,15 miljoonaa matkaa vuodessa Lappiin.

Tässä selvityksissä tarkasteltavista vaihtoehtoisissa vaihtoehdossa 4b syntyy uusia yöjunayhteyksiä Kaakkois-Suomesta Lappiin. Mikäli oletetaan, että matkoista 8 % tehdään junalla ja junamatkoista 30 % yöjunalla, saadaan eteläisen Itä-Suomen ja Lapin välisten yöjunamatkojen määrän potentiaaliksi noin 3 500 yöjunamatkaa vuodessa.

Venäjän suunnan kysyntä

Venäjän ja Suomen rajan ylittävät matkustajavirrat ovat nykytilanteessa suuruusluokaltaan samat kuin Joensuun suunnan junakysyntä, eli noin 0,4 miljoonaa matkustajaa vuodessa, joten tässä työssä tehtävien matkustajamääräarvioiden kannalta keskeisintä on kotimaan sisäinen liikkuminen. Tässä on kuitenkin vertailun vuoksi esitetty Venäjän suunnan kokonaismatkustajakysynnän määrää Matkailun edistämiskeskuksen ja Tilastokeskuksen Rajahaastattelututkimuksen (2009) mukaan.

Vuonna 2006 Suomessa kävi n. 1,7 miljoonaa ja vuonna 2008 n. 2,3 miljoonaa Venäjältä saapunutta matkustajaa. Vuonna 2008 matkustajista 67 % oli päiväkäynnillä ja keskimäärin Suomessa viivytettiin 1,4 yötä. Noin kolmannes venäläisten matkoista suuntautui Järvi-Suomeen tai Kainuuseen, ja viidennes vieraili Helsingissä tai Uudellamaalla. Esimerkiksi Pohjois-Karjalassa on tällä hetkellä vuositasona 25 000 rekisteröityä venäläisten yöpymistä, jonka lisäksi siellä on arviolta saman verran rekisteröimättömiä yöpymisiä mm. mökeissä. Vastaavasti Lapin maakunnassa on noin 85 000 rekisteröityä venäläisten yöpymistä vuodessa.

Kappaleessa 5.3 käsitellyissä maakuntakohtaisissa matkailutavoitteissa tavoitellaan enimmillään ulkomaalaisten matkailijoiden määrän kolminkertaistumista vuoden 2006 tilanteeseen nähden, jota voitaneen pitää hyvänä arviona myös venäläisten matkailijoiden suhteellisenä kasvuna. Tämä on hyvin linjassa VR:n esittämän ja RHK:n (nykyinen Liikennevirasto) ennusteissa käytetyn Suomen ja Venäjän välisen junaliikenteen kasvun kanssa. Toisin sanoen kuvassa 17 esitetyssä vuoden 2025 tavoitetilanteen kaukojunaliikenteen matkustajamääräennusteessa on Venäjän suunnan kysynnän kasvu otettu huomioon.

Merkittävä osa venäläisten junamatkoista Suomeen tapahtuu vuodenvaihteen tienoilla tilausjunilla suoraan eri paikkakunnille ympäri Suomea. Niiden venäläisten matkailijoiden osalta, jotka suuntaavat pohjoisimpaan Suomeen, voivat Suomen yöjunat tarjota hyviä matkustusvaihtoehtoja.

Venäjän suunnan matkailukysynnän kannalta useimmille jatkoille ei ole paljonkaan merkitystä yöjunan reitityksestä Suomen osalta. Tässä tarkastelluista vaihtoehtoista Kouvolan kautta kulkevat reititykset tuovat uusia liikkumisvaihtoehtoja. Todennäköisesti Venäjän suunnasta tuleville matkustajille parhain vaihtoehto olisi tarjota kysytyimpinä aikoina suoria junia Pietarista matkailukohteisiin.

Yöjunien arvioitu kysyntä

Junaliikenteen toimintaympäristössä tapahtuu muutoksia, jotka toisaalta alentavat ja toisaalta kasvattavat yöjunaliikenteen kysyntää. Kysyntää alentavia tekijöitä ovat päivääjän junien nopeutuminen rataosuuksien käynnissä olevien ja suunniteltujen parantamistoimien myötä sekä aleneva väestönkehitys ja nuorten aikuisten suhteellisesti pieni määrä sisämaan yöjunien palvelemissa maakunnissa. Toisaalta jatkuva kaupungistuminen, mikä näkyy maakuntien keskuskaupunkien väestömäärien kasvuna, tukee junaliikennettä, kuten myös matkailuelinkeinon kehittyminen alueella. Myös muut vaihtoehtoiset liikenneyhteydet vaikuttavat kysyntään.

Yöjunaliikenteen kysynnän arvioitiin ei ole olemassa pitäviä ennustemenetelmiä. Lisäksi toimintaympäristössä on tapahtumassa eri suuntiin vaikuttavia tekijöitä, joita on käsitelty yllä. Vuonna 2005 tehdyssä ”Henkilöjunaliikenteen ostamisen yhteiskuntataloudellinen kannattavuus” -selvityksessä arvioitiin vuoden 2010 jälkeistä yöjunaliikenteen kysyntää. Tässä on lähtökohdaksi otettu vuoden 2025 RHK:n tavoitetilanteen kaukojunaliikenteen matkustajamääräennuste, josta on arvioitu yöjunaliikenteen potentiaalista osuutta. Tähän on lisätty matkailun maakuntakohtaisesta kehittymisestä tuleva potentiaali, ja joitakin vaihtoehtoja koskettava eteläisen Itä-Suomen ja Lapin välisen matkustuksen yöjunien käyttäjäpotentiaali. Vaihtoehdosta riippuen näille potentiaalisille yöjunaliikenteen kysynnöille syntyy tarjontaa.

Taulukossa 11 on esitetty kysyntäennusteen suuruusluokkatasoa. Laskelmissa on lisäksi tehty herkkyystarkastelu kysynnän suuruuden vaikutuksesta. Tällaisia asioita voivat olla esimerkiksi ilmastonmuutokseen liittyvien seikkojen painottuminen ihmisten valinnoissa, väestönkehityksen muuttuminen ennustetusta tai matkailuelinkeinon kehittyminen ennakoidusta poiketen.

Taulukko 11. Yöjunien vuoden 2025 kysyntäennusteen perusteita.

rataosuuksittain	Kainuu	Pohjois-Savo	Pohjois-Karjala
yöjunamatkustajia v.2004	66 000 - 81 000		45 000
yöjunapotentialiaali päiväjunien nopeutumisen jälkeen v. 2025	37 000 - 46 000		33 000
matkailun tavoitteista tuleva kasvu yöjunapotentialissa	6 538	4 668	1 694
Kaakkois-Suomen ja Lapin välinen yöjunapotentialiaali	3 552		
yöjunapotentialiaali kokonaisuudessaan v. 2025	45 000 - 61 000		35 000

Yöjunien perustaminen vähentää päiväjunien kysyntää. Vuoden 2005 selvityksessä arvioitiin, että yöjunia korvaava kulkumuoto olisi pääasiassa päiväajan juna. Tässä selvityksessä käytetään samaa arviota, että 90 % uusien yöjunien matkustajista olisi peräisin päiväajan junista. Vaihtoehtoisissa, joissa Lapin ja Oulun nykyisten yöjunien kapasiteetti vähenee tai myös aikataulu muuttuu nykyistä heikommiksi ja esim. matkailukohteissa oloaika lyhenee, on arvioitu ko. yöjunien matkustajamäärien vähenevän pohjoisimpaan Suomeen matkustavien osalta. Vaihtoehtoisissa 1 vähenemän on oletettu olevan keskimäärin 10 matkustajaa vuorokaudessa ja Lapin junan uudelleenreittitysvaihtoehtoisissa 20 matkustajaa vuorokaudessa, eivätkä nämä siirtyisi muihin juniin.

Uusien yöjunien matkustajista 10 % oletetaan tulevan muista kuin päiväajan junista. Tässä on oletettu, että 8 % olisi henkilöauton käyttäjiä, 1 % bussien käyttäjiä ja 1 % lentoliikenteen käyttäjiä. Uusien yöjunareittien ei oleteta varsinaisesti lisäävän kokonaismatkustusmääriä, vaan siirtymät tapahtuvat eri kulkutapojen välillä.

Vaihtoehtokohtaiset matkustajamääräennusteet on esitetty luvussa 7.4. taulukossa 12.

7.3 Yksikköarvot

Selvityksessä laskettujen junien liikennöintikustannusten yksikköarvot perustuvat VR:n antamiin tietoihin. Kyseiset tiedot ovat luottamuksellisia.

Suuruusluokkatiedon hahmottamiseksi Ratahallintokeskuksen hankearviointiohjeen mukaan (RHK 2004) henkilökaukojunien keskimääräiset liikennöintikustannukset vuoden 2003 hintatasossa vaihtelivat välillä 10–11 euroa / junakilometri ja taajamajunien 6–8 euroa / junakilometri. Ruotsin yöjunaliikenteessä junakilometrin hinta on Rikstrafikenin mukaan 140–150 Ruotsin kruunua, eli noin 14 euroa / junakilometri. VR:n liikennöintikustannusten yksikköarvot yöjunien osalta ovat pienemmät kuin Ruotsin vastaavat arvot.

Uuden makuuvaunun vuosittaisen pääomakustannuksen laskentaperusteena on käytetty 30 vuoden poistoaikaa ja 5 %:n korkokantaa. Tietyissä vaihtoehtoissa tarvittavalle aggregaattivaunulle ei ole laskettu kustannusta, sillä sellainen on saatavissa käyttöön Rovaniemen ja Kemijärven välisestä liikenteestä, kun ko. rataosa sähköistetään. Kyseinen aggregaattivaunu on siinä vaiheessa kuolettu. Päivävaunuille ja ravintolavaunuille ei ole laskettu kustannuksia, vaan on oletettu saatavan niitä käyttöön tässä suunniteltujen uusien yöjunien korvaamista päiväajan junista. Toisin sanoen näistä vaunuista ei ole oletettu syntyvän lisäkustannuksia vertailuvaihtoehtoon 0+ nähden, vaikka niistä tosiasiallisesti syntyykin pääomakustannuksia.

Laskelmassa on otettu huomioon aamun ensimmäisten ja illan viimeisten päiväjunayhteyksien korvautuminen yöjunayhteyksillä. Tähän liittyy epävarmuuksia, sillä VR:n mukaan esimerkiksi Helsinki–Kouvola-päiväjunien vähentäminen yöjunien vuoksi ei välttämättä onnistu mm. erilaisen nopeustason vuoksi.

Yöjunien lipputulosten yksikköarvona on käytetty 0,09 euroa / matkustajakilometri ja muiden junien 0,07 euroa / matkustajakilometri, jotka perustuvat nykytyyppisen lipunhinnan muodostumiseen matkan pituuden suhteen. Linja-autoliikenteen osalta lipputulosten yksikköarvona on käytetty 0,07 euroa / matkustajakilometri ja lentoliikenteen osalta 0,14 euroa / matkustajakilometri. Matkojen keskipituudet on arvioitu lähtö- ja määränpää maakunnittain siten, että Kainuun yöjunamatkojen keskipituudeksi on oletettu 500 km, Pohjois-Savon ja Pohjois-Karjalan 400 km ja Lapin 600 km.

Laskelmasta puuttuvat radanpidon mahdollisesti kasvavat kustannukset sekä mahdollisten ratapihoilla tehtävien vaihtotöiden kustannukset. Lisäksi joidenkin pienien väliasemien laitureihin on tehtävä investointeja tiukentuneiden turvallisuusvaatimusten vuoksi, jos uusi pitkä yöjunan alkaisi pysähtyä tällaisella asemalla. Liikennöintikustannuksissa on toisaalta mukana ratamaksu, joka kattaa liikenteen lisääntymisestä tulevaa radanpidon kustannusten nousua ainakin osittain. Ratapihoilla tehtävien vaihtotöiden kustannusten voi ajatella sisältyvän aikakin osin yöjunien kilometrikohtaiseen liikennöintikustannukseen.

Matkustajien ajan arvona on käytetty 7 euroa / tunti. Yöjuniin siirtyvien matkojen aikasäästöksi on arvioitu päiväajan junista ja linja-autoista siirtyvien osalta puolet siitä ajasta, joka ilman yöjunaa kuluisi päiväajan junalla kuljettaessa, ja henkilöauton osalta koko aika. Tämä kuvaa sitä, että henkilöautolla kuljettaessa koko matka-aika kuluu hukkaan, eikä sitä voi hyödyntää esimerkiksi lepäämiseen tai työntekoon. Päiväajan junissa ja linja-autoissa matka-ajan voi hyödyntää paremmin, mutta tehokkaimmaksi tavaksi on tässä arvioitu matkalla nukkuminen. Lentoliikenteestä siirtyvien osalta ei rahaksi muutettavissa olevia matka-aikasäästöjä ole oletettu syntyvän. Matka-ajaksi yöjuniin siirtyvien osalta on Kainuussa oletettu 6 tuntia, Pohjois-Savossa 4 tuntia, Pohjois-Karjalassa 5 tuntia ja Lapissa 8 tuntia.

Tieliikenteen vähenemisestä syntyy onnettomuuskustannussäästöjä. Tieliikenteen onnettomuusriskinä on käytetty 12 henkilövahinko-onnettomuutta/100 milj.

autokilometri. Yhden henkilövahinkoon johtaneen onnettomuuden kustannus on 0,5 miljoonaa euroa.

Tieliikenteen vähenemän ansiosta tieliikenteen päästökustannukset alenevat. Henkilöauton ympäristökustannuksena on käytetty 0,01 euroa / ajoneuvokilometri. Lisääntyvästä junaliikenteestä syntyy päästökustannuksia, joiden yksikköarvona on käytetty 0,2 euroa / junakilometri yöjunien osalta ja 0,1 euroa / junakilometri yöjunan korvaamien päiväajan junien osalta.

7.4 Yhteenvedotaulukko

Seuraavaan yhteenvedotaulukkoon (taulukko 12) on koostettu tarkasteltujen vaihtoehtojen vertailu vaihtoehtoon 0+ nähden. Taulukon ylimmässä osassa on esitetty tarkastelu junaliikennöitsijän kannalta. Junien liikennöinnin osalta tarkastelu on esitetty myös kevyemmin tutkittujen vaihtoehtojen kannalta. Vertailu on tehty vuositason, eli taulukon arvot kertovat millaisia hyötyjä ja kustannuksia syntyisi euroksi muutettuna vuositason, mikäli tarkasteltujen vaihtoehtojen kaltaiset yöjunayhteydet alkaisivat liikennöidä.

Taulukko 12. Vaihtoehtojen vertailun yhteenvedotaulukko.

	Ve 1 "Kajaani"	Ve 2 "Lapin juna via Tampere"	Ve 4 "Palautus"	Ve 5 "Uusi linja"	Ve 4b "Lapin juna via Kouvola"	Ve 3 "Palautus via Tampere"
Yöjunien matkustajamäärän lisäys	30 000	75 000	93 000	63 000	92 000	
<i>joista peräisin muista kuin päiväjunista</i>	3 000	8 000	9 000	6 000	9 000	
Tarvittava matkustajamäärä liikennöitsijän kannalta kannattavaan yöjunaliikenteeseen	56 000	130 000	368 000	302 000	168 000	
MUUTOKSET milj. euroa / vuosi						
Liikennöintikustannusten lisäys yöjunien osalta	-1.91	-3.72	-12.12	-10.08	-5.35	-10.49
Junakaluston pääomakustannusten lisäys	0.00	0.00	-1.95	-1.17	-0.78	-1.95
Liikennöintikustannusten vähenemä muiden junien osalta	0.54	1.08	2.01	0.93	2.01	1.08
Junien liikennöinti- ja kalusto yhteensä	-1.37	-2.64	-12.05	-10.31	-4.11	-11.36
Lipputulojen lisäys yöjunien osalta	1.32	2.86	3.70	2.53	3.70	
Lipputulojen vähenemä muiden junien osalta	-1.08	-2.31	-2.63	-1.79	-2.63	
Junaliikennöitsijän tulos = LIIKETALOUS	-1.13	-2.10	-10.98	-9.58	-3.05	
<i>junaliikennöitsijän tappio euroa/matka</i>	-38	-28	-118	-152	-33	
Lipputulojen vähenemä muun joukkoliikenteen osalta	0.01	0.02	-0.09	-0.06	-0.09	
Muiden liikkumispalveluja tarjoavien tahojen tulos	0.01	0.02	-0.09	-0.06	-0.09	
Matkustajien rahakustannusten muutos	-0.29	-0.62	-0.67	-0.46	-0.67	
Matkustajien aikakustannusten muutos	0.60	1.30	1.88	1.28	1.88	
Matkustajien aika- ja rahakustannusten muutos	0.31	0.68	1.22	0.83	1.21	
Tieliikenteen onnettomuuskustannusten muutos	-0.02	-0.03	0.18	0.12	0.18	
Tieliikenteen päästökustannusten muutos	0.00	0.00	0.02	0.02	0.02	
Junaliikenteen päästökustannusten muutos	-0.02	-0.04	-0.14	-0.12	-0.05	
Muut vaikutukset yhteensä	-0.04	-0.08	0.07	0.02	0.15	
KAIKKI YHTEENSÄ = YHTEISKUNTATALOUS	-0.85	-1.48	-9.78	-8.80	-1.77	
HERKKYYSTARKASTELUITA LIIKETALOUDESTA:						
Junakaluston pääomakustannuksia ei ole	-1.13	-2.10	-9.03	-8.41	-2.27	
Liikennöinti- ja kalustokustannukset -15%	-0.92	-1.70	-9.17	-8.03	-2.43	
Uutta yöjunakysyntää +25%	-0.80	-1.38	-10.05	-8.95	-2.12	
Molemmat edelliset yhteensä	-0.59	-0.98	-8.25	-7.40	-1.50	

Yöjunien matkustajamäärien kannalta parhaita vaihtoehtoja ovat luonnollisesti sellaiset, joissa laajennetaan yöjunien palvelua laajalti uusille alueille. Keskimäärin tarkastelluissa vaihtoehdoissa on 80–250 uutta yöjunamatkustajaa vuorokaudessa. On syytä kuitenkin huomata, että suuri osa näistä matkustaisi muuten päiväajan junilla, joten junien matkustajamäärien lisäys kokonaisuudessaan on paljon pienempi.

Junaliikennöitsijän kannalta on otettu huomioon uusien tai uudelleen linjattujen yöjunalinjojen liikennöintikustannusten lisäys ja mahdollisten näiden myötä poistuvista päiväajan junayhteyksistä saatavat liikennöintikustannussäästöt. Yöjunien liikennöinti on kuitenkin kilometriä kohden kalliimpaa kuin päiväajan junien liikennöinti. Lisäksi liikennöitsijän kannalta on otettu huomioon lipputulomuutokset, kun yöjunien matkustajamäärät kasvavat, mutta toisaalta päiväajan junien matkustajamäärät voivat laskea.

Liikennöitsijän kannalta kaikki vaihtoehdot ovat tappiollisia. Liikennöitsijän kannalta kaikkein raskaimmin tappiollisia ovat vaihtoehdot, joissa perustetaan pitkiä kokonaan uusia yöjunalinjoja, joiden tappio on suuruusluokaltaan 10 miljoonaa euroa vuodessa. Niidenkin vaihtoehtojen, jotka perustuvat Lapin yöjunan uudelleen reititykseen, tappio on useita miljoonia euroja vuodessa, koska liikennöitävät reitit pitenevät. Vähiten tappiollinen vaihtoehto junaliikennöitsijän kannalta on vaihtoehto 1, jossa uutta yöjunapalvelua tulee vähiten.

Mikäli liikennöitsijän tappiota suhteutetaan uusiin yöjunien käyttäjämääriin, on kyseessä n. 30–150 euron tappio uutta yöjunamatkaa kohden. Jotta junaliikennöitsijä aloittaisi liikennöinnin, tulisi jonkin tahon, kuten matkustajien tai julkisen tahon, korvata tämä. Matkustajien maksuhalukkuus ei ole niin suuri, että he olisivat valmiita maksamaan kyseisen lisäkustannuksen. Kyseeseen tulee merkittävä junaliikenteen julkisten ostojen lisääminen, tai vaihtoehtoisesti joidenkin nyt ostettujen junavuorojen lakkauttaminen ja ostomäärärahojen siirtäminen uusien yöjunalinjojen hankintaan. Toisaalta, jotta vaihtoehdot olisivat liikennöitsijän kannalta kannattavia liikennöidä, tulisi yöjunien matkustajamäärien kasvaa vaihtoehdoissa 1, 2 ja 4b lähes kaksi kertaa ennustettua suuremmiksi ja vaihtoehdoissa 4 ja 5 lähes 4–5 -kertaisiksi ennustetusta. Lisäksi nämä lisämatkustajat eivät saisi olla pois päiväajan junamatkustajista.

Liikennöintikustannusten ja matkustajamäärän ennusteeseen liittyy epävarmuuksia. Näiden merkitystä on pyritty arvioimaan liiketalouden herkkyystarkasteluilla sekä liikennöinti- ja kalustokustannusten että matkustajamääräennusteen suhteen.

Liikennöintikustannusten osalta on tarkasteltu tilannetta, jossa junakalustosta ei syntyisi ollenkaan pääomakustannuksia ja tilannetta, jossa jostain syystä liikennöinti- ja kalustokustannukset olisivat pienempiä kuin nykyään. Näistä voidaan todeta, että kalustokustannusten osuus liikennöinnistä on niin pieni, että johtopäätökset eivät muutu, vaikka junakalusto olisi ”ilmaista”. Toisin sanoen liikennöinti- ja kalustokustannuksista valtaosa syntyy kilometrisuoritteista, eikä kaluston hinnalla ole tarkastelussa ratkaisevaa merkitystä. Myöskään liikennöintikus-

tannusten mahdollisuuksien rajoissa olevalla muuttumisella ei ole ratkaisevaa merkitystä johtopäätösten suhteen.

Mikäli matkustajamäärät jostain syystä, kuten polttoaineiden hinnan muutosten, ilmaston muutokseen liittyen ihmisten asenteiden, matkailun kehittymisen tai jonkin muun seikan vuoksi olisivat suuremmat kuin tässä on ennustettu, olisi liikennöitsijän tappio pienempi. Muutaman kymmenen prosentin ero ennusteessa ei kuitenkaan ole riittävä muuttamaan laskelman johtopäätöksiä.

Taulukon 12 alemmassa osassa on esitetty vaikutuksia muiden kohderyhmien kannalta. Muiden liikkumispalveluita tarjoavien tahojen kannalta muutokset ovat pieniä, kyseessä on lähinnä pienet muutokset lento- ja bussiliikenteessä ja esimerkiksi hotelliyöpymisissä.

Matkustajien kannalta parhaita vaihtoehtoja ovat luonnollisesti ne, joissa tarjotaan eniten uutta palvelua. Tämä heijastuu myös matkustajamäärissä. Rahakustannusten osalta ne matkustajat, jotka siirtyvät päiväjunan käyttäjistä yöjunan käyttöön, maksavat itse asiassa rahallisesti enemmän, sillä makuupaikkalippu on kalliimpi kuin pelkkä istumapaikkalippu. Toisaalta matkustajille syntyy aikakustannussäästöjä, sillä tässä on oletettu, että matkustamalla nukkuen ”säästyy” aikaa.

Tarkastelun perusteella muut ulkoiset vaikutukset ovat pieniä. Arvioidut siirtymät muista kulkutavoista, kuten autoliikenteestä, ovat niin pieniä, ettei niistä synny merkittäviä päästö- tai onnettomuuskustannussäästöjä. Toisaalta niissä vaihtoehtoissa, joissa perustetaan kokonaan uusia yöjunalinjoja, syntyy myös junaliikenteestä päästökustannuksia.

Yhteiskuntataloudellisesti kaikki vaihtoehdot ovat tappiollisia. Koska muut kuin junien liikennöintiin liittyvät vaikutukset ovat pieniä, ovat ne vaihtoehdot, joissa perustetaan paljon uutta palvelua, yhteiskuntataloudellisesti kaikkein tappiollisimpia. Vähiten tappiollinen on vaihtoehto 1. Muista, laajemmille alueille yöjunapalveluita tarjoavista vaihtoehtoista parhaita suhteessa muihin ovat vaihtoehdot 2 ja 4b.

8 JOHTOPÄÄTÖKSIÄ

Tässä selvityksessä on tutkittu vaihtoehtoisia sisämaan yöjunaliikenteen järjestämistapoja. Tarkastellut vaihtoehdot on päätetty työn ohjausryhmässä, jossa oli alueellinen edustus tarkastelualueen maakunnista.

Vaihtoehdoissa perustetaan erilaisia yöjunalinjoja tai ohjataan nykyisiä Rovaniemen suunnan yöjunia uusille reiteille. Tarkasteltuihin vaihtoehtoihin liittyy seuraavia näkökulmia:

Vaihtoehdossa 1 ”Kajaani” luodaan vaihdoton makuuvaunuyhteys Kajaanista Oulun kautta Helsinkiin. Vertailuvaihtoehtoon 0+ nähden palvelutaso paranee Kajaanista lähtevien osalta siltä osin, kuin vaihto Oulussa jää pois. Kielteisenä seikkana vaihtoehdossa 1 on Rovaniemen makuuvaunukapasiteetin väheneminen. Rovaniemen junat ovat pituudeltaan täysmittaisia, ja Kajaaniin ohjattavat vaunut ovat pois Rovaniemen suunnan, vilkkaimpina päivinä loppuunmyytyistä, junista.

Vaihtoehdossa 2 ”Lapin juna via Tampere” ohjataan Rovaniemen suunnan yöjuna kulkemaan Kajaaniin ja Kuopion kautta Tampereelle, jonka lisäksi Joensuu ja Pieksämäen välillä on liityntämaakuuvaunuja Helsinkiin. Vaihtoehto tarjoaa sisämaan tärkeimmille yhteysväleille yöjunayhteydet, tosin Kuopion lähtö- ja saapumisajat ovat matkustajan kannalta huonot. Toisekseen Rovaniemen suunnan matkustajakapasiteetti vähenee, kuten vaihtoehdossa 1, sillä Joensuun suunnan makuuvaunut on otettava Rovaniemen junasta. Junakokoonpano on pisinimmillään Pieksämäen ja Tampereen välillä. Vaihtoehdosta aiheutuu haittavaikutuksia nykyisille Lapin matkailuvirroille, toisaalta Keski- ja Itä-Suomesta avautuu uusia yöjunayhteyksiä Rovaniemen suuntaan. Lapin matkailijoille aiheutuva palvelutasomuutos on sidoksissa matkailijan kotipaikkakuntaan. Vaihtoehdossa 4b ”Lapin juna via Kouvola”, jossa toteutuvat v. 2006 lakkautettujen kaltaiset sisämaan yöjunapalvelut, on samoja hyviä ja huonoja puolia kuin vaihtoehdossa 2. Vaihtoehtoon 2 verrattuna syntyy myös Kaakkois-Suomen ja Lapin välille yöjunayhteyksiä.

Vaihtoehdossa 4 ”Palautus” perustetaan käytännössä uudelleen vuoteen 2006 liikennöineet sisämaan yöjunat. Tuolloin käytössä olleet kattavat yhteydet palautuvat, jotka tosin aikataulullisesti olivat silloinkin Kuopioon matkustavien kannalta epämukavat. Vaihtoehdon heikkoutena ovat korkeat kustannukset matkustajamääriin nähden. Vaihtoehto 3 ”Palautus via Tampere” on vaikutuksiltaan samankaltainen kuin vaihtoehto 4.

Vaihtoehdossa 5 ”Uusi linja” perustetaan uusi yhtenäinen junalinja kaikkien tarkastelualueen merkittävimpien paikkakuntien kautta. Vaihtoehto ei kuitenkaan paranna yhteyksiä tarkastelualueelta Tampereelle ja Turkuun, jotka on koettu tärkeiksi määränpäiksi tarkastelualueen kannalta. Lisäksi vaihtoehdon heikkoutena ovat korkeat kustannukset matkustajamääriin nähden.

Selvityksen lähtökohtana pidettiin kaukoliikenteen nykyistä palvelutasoa. Liikennepoliittisessa selonteossa määritelty kaukoliikenteen peruspalvelutaso to-

teutuu tarkastelualueen osalta nykytilanteessa. **Sisämaan yöjunaliikenteen uudelleen perustamista ei tästä näkökulmasta voida pitää peruspalvelun piiriin kuuluvana asiana.**

Yöjunaliikenteen uudelleen perustamiseen liittyvät esitykset perustuvat pitkälti toiveisiin matkakustannusten alentamisesta, matkustusmukavuuden parantamisesta ja näkemyksiin, että yöjunaliikenne parantaisi liikenteellistä tasa-arvoa. **Uusista yöjunayhteyksistä olisi tietyille yhteysväleille ja käyttäjille huomattavaa hyötyä.**

Tarkastelujen vaihtoehtojen osalta on laadittu liike- ja yhteiskuntataloudelliset laskelmat. Laskelmien yksikköarvoihin on saatu lähtötietoja VR:ltä ja Ruotsin Rikstrafikenilta, joiden pohjalta konsultti on laatinut laskelmat. **Laskelmien lähtökohtiin kysyntäennusteen ja liikennöintikustannusten yksikköarvojen osalta liittyy epävarmuuksia. Näitä on pyritty ottamaan huomioon herkkiä tarkasteluilla.**

Laskelmien mukaan mikään tarkastelluista vaihtoehtoista ei suoranaisesti ole liike- eikä yhteiskuntataloudellisesti kannattava herkkiä tarkastelut-kaan huomioiden. Uudet yöjunamatkustajat kulkisivat muuten pääosin päiväajan junilla, joten liiketaloudellisessa laskelmassa liikennöitsijän kannalta näistä matkustajista ei ole lisätuloa, vaan ne itse asiassa heikentävät päiväajan junien kannattavuutta. Vaihtoehtojen yhteiskuntataloudellisen laskelman tulos on esitetty taulukossa 13.

Taulukko 13. Vaihtoehtojen tuottama yhteiskuntataloudellinen tappio, milj. euroa vuodessa.

	Ve 1	Ve 2	Ve 4	Ve 5	Ve 4b	Ve 3
		"Lapin juna via "Kajaani"	"Palautus"	"Uusi linja"	"Lapin juna via Kouvola"	"Palautus via Tampere"
Yhteiskuntataloudellinen tappio, milj. euroa / vuosi	-0.85	-1.48	-9.78	-8.80	-1.77	ei laskettu

Suurimmat tappiot syntyvät vaihtoehtoista, joissa palautetaan vuoden 2006 asti liikennöintineitä linjoja tai perustetaan kokonaan uusia yöjunayhteyksiä. Olemassa olevien junien uudelleen ohjaamisesta syntyvä tappio on pienempi, mutta niistäkin aiheutuu yhteiskuntataloudellisia kustannuksia. Laskelmissa ei ole otettu huomioon uudelleen ohjaamisesta Savon radan tavaraliikenteelle mahdollisesti aiheutuvia kustannusvaikutuksia eikä välin Oulu–Seinäjoki–Tampere kapasiteettiongelman pienentymisestä (tavaraliikenne ja ko. välillä käynnistyneiden ratatöiden toteuttaminen) mahdollisesti koituvia kustannussäästöjä. Liikenneviraston asiantuntijoiden mukaan yöjunien uudelleen reititys ei vähentäisi välityskykyongelmia siinä määrin, että sillä olisi vaikutusta Seinäjoki–Oulu-hankkeen välityskykyinvestointeihin tai merkittävää vaikutusta tavaraliikenteen liikennöintikustannuksiin.

Liikenne- ja viestintäministeriön joukkoliikenteen ostoihin tarkoitetut määrärahat ovat rajalliset. Mikäli sisämaan yöjunaliikennettä haluttaisiin ostaa, on vaihtoehtona joidenkin nyt ostettujen junavuorojen lakkauttaminen ja ostomäärärahojen siirtäminen yöjunalinjojen hankintaan. Toisena

ratkaisumallina voidaan nähdä uusien rahoitusmuotojen kehittäminen. Liikenne- ja viestintäministeriön asettama Lapin joukkoliikenneyhteyksien kehittämistä selvittänyt työryhmä esitti vuonna 2007 julkaisussa ”Lapin joukkoliikenneyhteyksien kehittäminen” valtion budjettiin liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle perustettavaksi uutta pysyväisluonteista menomomenttia, joka olisi tarkoitettu joukkoliikenteen oston alue- ja elinkeinopoliittisin perustein koskien kaikkia liikennemuotoja. **Tämän tyyppinen ratkaisu voisi olla käytökelpoinen myös sisämaan yöjunaliikenteen osalta, mikäli se nähtäisiin alue- ja elinkeinopoliittisin perustein tärkeäksi. Tämä olisi myös liikennepoliittisessa selonteossa todettujen periaatteiden mukaista.**

Sisämaan yöjunalinjojen perustamisen sijaan voidaan junaliikenteen palvelutasoa parantaa myös muilla keinoilla. Joensuun ja Kuopion yhteyksien osalta näitä ovat Karjalan ja Savon radan nopeustasojen nostaminen, jolloin päiväjunien matka-aikoja saadaan lyhennettyä ja vähennetään tarvetta yöllä matkustamiseen. Näiden nopeutushankkeiden toteutumiseen menee tosin vielä vuosia. Kajaanin yhteyksien osalta palvelutason parantamista voitaisiin hakea Savon radan nopeuttamisen lisäksi Oulun yöjuniin tapahtuvan vaihdon ja odotuksen tekemisellä nykyistä miellyttävämmäksi. Helsingistä Ouluun kulkevan yöjunan tai Oulusta Kajaaniin kulkevan päiväjunan aikataulua voitaisiin muuttaa mahdollisuuksien mukaan siten, että vaihto junasta toiseen onnistuu.

Maakunnat ovat asettaneet suuria matkailutavoitteita. Mikäli ennuste esimerkiksi Lapin matkailutavoitteista toteutuu täysimääräisesti, voi tulla tarve lisätä junaliikenteen kapasiteettia.

Selvitystyön yhteydessä tutkittiin vain täydentävän yöjunaliikenteen vaihtoehtoja. Kaukoliikenteen palveluja voidaan kuitenkin merkittävästi parantaa liikennelajien yhteistyöllä. Esimerkiksi Kajaanista ja Kajaaniin on mahdollista liityntäbussiyhteytenä tai pienoisbussiyhteytenä järjestää täsmäkuljetuksia Ouluun tai Oulusta siten, että matkustajan odotusaika Oulussa on enintään 20 minuuttia. Tällaisen toiminnan vaikutuksia matkustajan palvelutason ja kustannuksiin ei tässä työssä tutkittu.

Joukkoliikennelaki edellyttää, että liikenne- ja viestintäministeriö määrittelee valtakunnallisen liikenteen palvelutason vuoden 2011 loppuun mennessä. Liikenne- ja viestintäministeriön ja VR:n välinen kaukoliikenteen ostosopimus on voimassa vuoden 2011 loppuun asti. Junaliikenteen palvelutaso on tarkoitus määritellä syyskuun 2011 loppuun mennessä, jotta sitä voidaan alkaa soveltaa vuoden 2012 alusta. Palvelutaso määritellään vuorovaikutuksessa muiden toimivaltaisten viranomaisten sekä alueellisten tahojen kanssa. Mahdolliset ostoliikennekokonaisuuteen tehtävät merkittävät muutokset on perusteltua toteuttaa aikaisintaan vuoden 2012 alusta.

Maakuntien kannanottoja yöjunaliikenteeseen on esitetty raportin liitteissä.

LÄHDELUETTELO

Kainuun maakunta-kuntayhtymä (2005). Uusiutuva Kainuu. Kainuun maakunta-suunnitelma 2025. Kajaani 2006.

Kainuun maakunta-kuntayhtymä (2009). Kainuun maakuntaohjelma 2009–2014. Kajaani 2009.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2007) Lapin joukkoliikenneyhteyksien kehittäminen.

Liikennepoliittinen selonteko (2008). Liikennepoliitikan linjat ja liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelma vuoteen 2020. Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 17/2008.

Matkailun edistämiskeskus / Tilastokeskus (2009) Rajahaastattelututkimus Osa 22 Ulkomaiset matkailijat Suomessa vuonna 2008 (MEK A:164 2009)

Pastinen ym. (2007) Pitkämatkainen junaliikenne valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto (2007). Pohjois-Karjalan matkailustrategia 2007–2013. Joensuu 2007.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto (2005). Pohjois-Karjalan maakuntasuunnitelma 2025. Joensuu 2005.

Pohjois-Savon liitto (2009). Pohjois-Savon maakuntasuunnitelma: strategia ja väestötavoitteet. Maakuntavaltuuston hyväksymä 9.11.2009 käsikirjoitus.

Pohjois-Savon liitto (2007). Pohjois-Savon matkailustrategia 2007–2013. Kuopio 2007.

Ratahallintokeskus (2004) Ratainvestointien hankearviointiohje. Helsinki 2004.

Ratahallintokeskus (2007) Rautatieliikenne 2030 -suunnitelman liikenneennusteet. Helsinki 2007.

Ratahallintokeskus (2009) Etelä-Suomen rataverkon tavaraliikenteen kehittäminen. Helsinki 2009.

Ratahallintokeskus (2009) Suomen rautatietilasto 2009. Helsinki 2009.

Rinta-Piirto (2005) Henkilöjunaliikenteen ostamisen yhteiskuntataloudellinen kannattavuus.

Weiste ym. (2007). Kaukoliikenteen peruspalvelutaso. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 39/2007.

Haastattelut:

Elmeri Ahti, Suomen Liikenneliitto Suli ry
Anna Fürst, Rikstrafiken, Ruotsi
Juho Hannukainen, VR-Yhtymä
Hannu Huikuri, Pohjois-Karjalan maakuntaliitto
Sanna Hämäläinen, Joensuun yliopiston ylioppilaskunta
Antti Jaatinen, VR-Yhtymä
Martti Juntunen, Kainuun maakunta
Jouko Kohvakka, Pohjois-Savon liitto
Sami Laakkonen, Lapin liitto
Harri Lahelma, RHK
Sonja Miettinen, Kuopion yliopiston ylioppilaskunta
Kari Riikonen, Pohjois-Karjalan maakuntaliitto
Pauli Salminen, Loimaan seutukunnan kehittämiskeskus
Kirsikka Siik, Suomen Liikenneliitto Suli ry
Markku Sutinen, Turun yliopisto
Tiina Tolvanen, Pohjois-Karjalan kauppakamari
Janne Virtanen, Varsinais-Suomen liitto
Jukka Vornanen, Turun yliopiston ylioppilaskunta
Matti Vuojärvi, Pohjois-Karjalan yrittäjät
Jonas Wahlbeck, Suomen Liikenneliitto Suli ry

LIITE 1. KAINUUN MAAKUNTA-KUNTAYHTYMÄN KANTA SISÄMAAN YÖJUNALIIKENTEeseen

Kainuun maakunta -kuntayhtymä pitää erittäin myönteisenä asiana sitä, että liikenne- ja viestintäministeriö on käynnistänyt sisämaan yöjunaliikennettä koskevan selvitystyön.

Kainuun osalta Liikennepoliittisessa selonteossa esitetyt aikataulutavoitteet toteutuvat pelkästään lentoliikenteen palveluilla. Lentoliikenteen korkeat matkustamiskustannukset heikentävät Kainuun matkailun ja muun yritystoiminnan kehittymistä ja kannattavuutta. Raportissa esitetyt lentohinnat eivät vastaa täysin käytännön todellisuutta eivätkä lennot kalleutensa vuoksi ole tavallisen kansalaisen matkustamisvaihtoehto. Vuonna 2006 lakkautettuja yöjunayhteyksiä korvaamaan käynnistetyt junavuorot ovat aikatauluiltaan vaikeasti hyödynnettäviä mm. pitkien liityntäyhteyksien vuoksi. Ne eivät täytä liikennepoliittisessa selonteossa asetettuja peruspalvelutavoitteita eivätkä korvaa yöjunien lakkauttamisesta aiheutunutta liikenteen palvelutasovajetta.

Sisämaan yöjunaliikennettä koskevasta selvityksestä käy ilmi rautatieliikenteen monitahoisuus. Tiettyjä junavuoroja tai -yhteyksiä koskevilla ratkaisuilla voi olla hyvin monenlaisia vaikutuksia, joiden tunnistaminen ennakkoon on haasteellinen tai jopa mahdoton tehtävä. Junamatkojen kysynnän kehittyminen on vaikeasti arvioitava asia. Kehityssuuntana on kuitenkin ollut selvästi junamatkustamisen suosion lisääntyminen. Ennakkoluulottomilla uusilla toimintatavoilla, esim. joustavalla lippujen hinnoittelulla tätä kehittymistä voidaan entisestään voimistaa.

Yöjunayhteyksien kehittämisen esteenä ei voi pitää kalustopulaa, eikä sitä voi pitää perusteena tietyn alueen palvelutason heikentämiselle. Maassamme yksinoikeudella henkilöliikennettä rautateillä harjoittavan VR-Yhtymän tulee aktiivisesti kehittää junaliikenteen palveluja ja vastata ennakkoluulottomasti tulevaisuuden haasteisiin.

Yöjunaliikenteen palvelun tarjonnan mitoittaminen olemassa olevan kaluston mukaan ei ole järkevää yhteiskuntataloudellisesti eikä liikenteelle asetettujen ilmastomuutoksen hillintää koskevien tavoitteiden saavuttamiseksi. Kalustoa lisäämällä tulee laajentaa tarjontaa ja pyrkiä näin lisäämään matkustamisen siirtymää mm. henkilöautoilusta junamatkustamiseen.

Lakkautettujen yöjunaliikenteen vuorojen palauttaminen sisämaahan on palvelutarjonnan ja -tason kannalta kannatettavin vaihtoehto. Rovaniemen yöjunan reitittäminen Kainuun ja Savon kautta kulkevaksi mahdollistaisi sitä täydentävän sisämaan poikittaisyhteyden Joensuu - Turku järjestämisen yhteiskuntataloudellisesti edullisella tavalla. Lapin yöjunien nykyistä monipuolisempi reitittäminen kasvattaisi junien matkustajapotentiaalia. Tämä hyödyttäisi liikennöitsijää ja yhteiskuntataloutta erityisesti matkailusesonkien välisenä aikana, jolloin nykyiset junavuorot toimivat vajaalla kapasiteetilla. Nykyistä laajempi matkustajapotentiaali vähentäisi Rovaniemi – Kemijärvi välisen liikenteen ostotarvetta ja samalla turvaisi yhteysvälin liikennepalveluja.

Sisämaan yöjunaliikenteellä tulee olemaan merkitystä junaliikenteen kulkumuoto-osuutta lisäävänä ympäristöystävällisenä ja ilmastomuutoksen hillintää tukevana ratkaisuna, koska se tarjoaisi nykyisiä junayhteyksiä houkuttelevamman vaihtoehdon pitkämatkaiselle henkilöautoliikenteelle erityisesti niillä väleillä, joissa on mahdollista käyttää autonkuljetusvaunuja. Sisämaan yöjunaliikenteen käynnistämällä ja siihen tarvittavalla mahdollisella subventoinnilla saadaan turvattua maamme joukkoliikennepalvelujen sosiaalista ja alueellista tasa-arvoa tarjoamalla kattavat yöjunaliikennepalvelut koko maahan. Selvityksessä esitetty subventointitarve vastaa edullisimmissa vaihtoehdoissa suuruudeltaan nykyistä Rovaniemi - Kemijärven liikenteen subventointia, mutta sisämaan yöjunaliikenteen palveluiden vaikutusalue käsittäisi koko itäisen Suomen.

Kainuun maakuntaohjelma 2009–2014:n tavoitteena on maan keskimääräistä nopeampi taloudellinen kasvu. Siihen arvioidaan päästävän erityisesti niiden kasvavien yritysten kilpailukykyä parantamalla, jotka saavat liikevaihtonsa pääosin maakunnan ulkopuolelta. Erityisesti matkailu on kehittynyt hyvin viime vuosina. Matkailun kehitys jatkui alku-vuonna 2009 Kainuussa hyvänä taantumasta huolimatta. Vuokatti on tällä hetkellä Suomen suosituin ympärivuotinen matkailualue. Hyvä saavutettavuus ja monipuoliset kaukoliikenteen palvelut ovat elinkeinojen kehittämistyön onnistumisen perusedellytyksiä. Itä-Suomen saavutettavuudessa olevat puutteet rajoittavat alueilla tehtävistä investoinneista saatavaa yhteiskuntataloudellista hyötyä ja vaikeuttavat Itä-Suomen tasapuolista kehittämistä verrattuna muuhun maahan.

Esillä olleet tavoitteet nykyisten junavuorojen nopeuttamisesta Kouvola – Kaajaani välillä ovat pitkän aikavälin tavoitteita, joiden toteutuminen ja käytännön vaikutukset ovat kaukaisessa tulevaisuudessa. Näin ollen pitkästä etäisyydestä johtuen Kainuun ja pääkaupunkiseudun välisillä matkoilla päivävuorot tulevat tuskin koskaan korvaamaan yöjunien merkitystä saavutettavuustekijänä. Yöjunaliikenteen järjestämistä koskevien laskelmien yhteiskuntataloudellinen tulos ei ole ainoa perustelu yöjunaliikenteen tulevaisuudesta päätettäessä. Hyvä saavutettavuus tukee alueiden kehittämistoimenpiteitä ja alueellisia investointeja sekä lisää niistä saatavaa yhteiskuntataloudellista hyötyä.

Kainuun maakunta esittää, että liikenne- ja viestintäministeriö käynnistää välittömästi toimenpiteet sisämaan yöjunapalvelujen järjestämiseksi vuonna 2006 lakkautettuja yö-juna-reittejä vastaavan palvelutason mukaisesti. Lyhyellä aikavälillä toteutettuna ja myös yhteiskuntataloudellisesti perustelluina vaihtoehdot on Lapin yöjunien uudelleen reititys. Näistä vaihtoehdot 4b tarjoaa monipuolisimmat maan kattavat yöjunapalvelut. Pitkän aikavälin tavoitetilana on pidettävä uusia yöjunayhteyksiä, joilla voidaan turvata kasvavan matkailuliikenteen tarpeet. Kaajanin kautta kulkevaan yöjunaliikenteeseen tulee kytkeä henkilöautojen lastusmahdollisuus Kontiomäen asemalla.

Kainuun maakunta -kuntayhtymä

Alpo Jokelainen
maakuntajohtaja

Hannu Heikkinen
suunnittelujohtaja

LIITE 2. LAPIN MAAKUNNAN KANTA SUOMEN YÖJUNALIIKENTEESEEN

Olemassa oleva Lapin yöjunaliikenne Kolariin sekä Rovaniemen kautta edelleen Kemijärvelle vastaa nykytilanteessa ja kansallisesti käytettävissä olevan kaluston huomioiden hyvin Lapin matkailuelinkeinon ja maakunnan muun joukkoliikenteen tarpeita. VR:n olemassa oleva makuuvaunukapasiteetti on nykytilanteessa sidottu kokonaisuudessaan Lapin liikenteeseen. Lisäksi Kolariin liikennöivä makuuvaunukalusto on lähestymässä elinkaarensa loppua ja kaluston uusiminen on ajankohtaista seuraavien 5-10 vuoden sisällä.

Lappi ei maakuntana voi olla tukemassa sellaisia muutoksia Suomen yöjunaliikenteeseen, jotka heikentäisivät Lapin palvelutasoa nykytilanteeseen verrattuna. Heikennykset olisivat kohtuuttomia matkailuelinkeinon kannattavuuden ja matkailijoiden ajankäytön suhteen. Lähtökohtana on kaluston riittävyys, sillä sisämaan yöjunaliikenteen palauttaminen ilman uusia VR:n kalustohankintoja, merkitsisi vaunujen vähenemistä Lappiin liikennöivissä junissa. Kapasiteetin riittävyys on jo nyt ongelmallista varsinkin matkailusesonkien aikana.

Lappi ei voi myöskään hyväksyä palvelutasoa heikentäviä aikataulumuutoksia liittyen Kemijärveltä lähtevän Rovaniemen kautta kulkevan yöjunan uudelleenreititykseen. Uudelleenreitityksen arvioidaan aikaistavan Lapin myöhemmän yöjunan lähtöä noin kahdella tunnilla Rovaniemeltä, mikä merkitsisi vastaavasti junan lähdön aikaistumista myös Kemijärveltä, jolloin lähtöaika yöjunaan olisi aivan liian aikaisin. Jo nykyisin yöjunamatka Kemijärveltä Helsinkiin kestää 13 tuntia 36 minuuttia, mitä ei ole syytä entisestään pidentää. Lisäksi aikataulumuutos lyhentäisi junalla liikkuvien matkailijoiden kohteessa oloaikaa ja edellyttäisi junille tapahtuvan syöttöliikenteen aikaistumista kaikista Lapin matkailukeskuksista. Ei ole myöskään tarkoituksenmukaista että Rovaniemeltä lähtisi kaksi junaa käytännössä lähes samaan aikaan.

Sinänsä ajatus yöjunaliikenteen palauttamisesta Itä-Suomen kautta Kainuuseen, josta liittynä Lapin nykyisiin yöjuniin Oulussa sekä Länsi-itä -suuntainen yöjunayhteys Turusta Joensuuhun ovat mielenkiintoisia. Yhteydet toisivat uutta potentiaalia myös Lapin matkailun kannalta sekä parantaisivat Suomen poikittaissaavutettavuutta julkisin joukkoliikennevälinein kuljettaessa. Yhteyksien käyttöönotto olisi kuitenkin toteutettava heikentämättä millään tavoin Lapin nykyistä palvelutasoa. Käytännössä tämä edellyttäisi uuden kaluston hankkimista VR:lle ja kokonaan uuden liikenteen käynnistämistä kyseisille yhteysväleille. Uuden kaluston ja uuden yhteysvälin perustaminen olisi mahdollista kytkeä Pietari-Helsinki junayhteyden nopeutumisen kautta kasvavaan venäläisten matkailijoiden määrään ja tästä syntyvään palvelutarpeeseen sekä mahdollisuuksiin. Venäläisiä asiakkaita voitaisiin ohjata Itä-Suomen kautta Lappiin kokonaan uudella junayhteydellä ja uudella kalustolla. Tämä vaihtoehto hyödyttäisi sekä Lappia että Itä-Suomen maakuntia ja Kainuuta. Työryhmän raportissa käsitellyistä vaihtoehtoista ratkaisu olisi VE5 -vaihtoehtoon mukainen.

Lapin tulevaisuusstrategiaan kuuluu vahvasti raideliikenteen aktiivinen kehittäminen. Kaivosten käynnistyminen merkitsee sekä lisääntyviä tavarakuljetuksia olemassa olevalla rataverkolla että uusien kaivosratojen rakentamista. Uudet radat ja nykyisten tason parantaminen mahdollistaa myös henkilöjunaliikenteen lisääntymisen, mikä on tärkeää ilmasto- ja ympäristöpoliittisista syistä. Lapin maakuntasuunnitelman tavoitteena on kolminkertaistaa Lapin välitön matkailutulo nykyisestä 570 miljoonasta eurosta 1,7 miljardiin euroon vuoteen 2030 mennessä. Tämä merkitsisi matkailutyöllisyyden kaksinkertaistumista nykyisestä 5 000 henkilötyövuodesta noin 10 000 henkilötyövuoteen. Tämän tavoitteen saavuttaminen edellyttää Lapin erinomaista saavutettavuutta kaikilla liikemuodoilla.

Tulevaisuuden matkailuliikenteessä junaliikenteellä nähdäänkin olevan yhä tärkeämpi merkitys Lapille. Juna korvaa ja vähentää henkilöauton käyttöä mahdollistaen ekologisemman siirtymisen matkailukeskuksiin ja edelleen muualle Barentsin alueelle. Lapin liikennejärjestelmän kehittämisen strategiaan kuuluu esimerkiksi uusi ratayhteys Kolarista Ylläksen kautta Leville, jolla on toteutuessaan suuri merkitys junaliikenteeseen.

Esko Lotvonen
maakuntajohtaja

Sami Laakkonen
ohjelmapäällikkö

LIITE 3. POHJOIS-KARJALAN MAAKUNNAN KANTA SISÄMAAN YÖJUNALIIKENTEeseen

Vuonna 2006 tapahtunut yöjunaliikenteen lakkaaminen oli merkittävä liikennepalveluiden heikentäminen koko Itä-Suomelle. Yöjunaliikenteen poistuminen on asettanut Itä- ja Keski-Suomen eriarvoiseen asemaan joukkoliikenteen palveluiden saatavuudessa Länsi- ja Pohjois-Suomeen nähden ja aiheuttanut matkustajille lisäkustannuksia ylimääräisten yöpymisten ja kalliimpien kulkuvälineiden käytön seurauksena. Selvitystyön käynnistäminen on merkittävä avaus yöjunaliikenteen palauttamisesta käytävälle keskustelulle.

Selvityksen mukaan Pohjois-Karjalan osalta Liikennepoliittisen selonteon peruspalvelutavoitteet julkista kulkuneuvoa käyttäen eivät toteudu lainkaan Tampereen ja Turun seuduille ja Helsingin seudulle yöbussilla ja lentokoneella, joka sulkee kalleuden takia pois paljon potentiaalisia matkustajia ja muodostaa suuren kustannuserän Pohjois-Karjalan matkailun ja muun yrityselämän liiketoimintaan. Taulukossa 3 esitetty lennonhinta ei vastaa todellista arkipäivän aamulennon tai virka-aikaan tapahtuvan edestakaisen lennon keskiarvohintaa.

Sisämaan yöjunaliikennettä koskevasta selvityksestä käy ilmi rautatieliikenteen monitahoisuus. Tiettyjä junavuoroja tai -yhteyksiä koskevilla ratkaisulla voi olla hyvin monenlaisia vaikutuksia, joiden tunnistaminen ennakkoon on haasteellinen tai jopa mahdoton tehtävä. Eri vaihtoehtoista koituvien hyötyjen ja haitta-vaikutusten keskinäinen arvottaminen on puolestaan riippuvainen tarkastelijan näkökulmasta ja arvomaailmasta. Selvityksessä esitettyjen liikenne- ja yhteiskuntataloudellisten laskelmien ja erityisesti niiden perusteena käytettyjen lähtötietojen arviointi ei ole raportin perusteella mahdollista. Yhteiskuntatalouden kustannuksissa ei tule esim. yritysten tai muiden matkustajien yöpymisestä tai kalliimmasta matkustusvaihtoehdosta aiheutuvia lisäkustannuksia. Selvityksessä käytettyihin vanhoihin kysyntäennusteisiin tulee myös suhtautua varauksellisesti, kun Joensuu - Helsinki matkustajaliikenne on lisääntynyt. Selvityksessä ei ole tuotu esille myöskään sitä, millä matkustajamäärillä tarkastelussa käytetyin perustein yöjunaliikenne olisi yhteiskuntataloudellisesti kannattavaa.

Pohjois-Karjalan kannalta ensisijaisia vaihtoehtoja yöjunaliikenteen käynnistämiseksi ovat vaihtoehdot 4b tai 2 mainitussa järjestyksessä. Jos yhteiskuntatalouden kustannuksissa huomioitaisiin matkustajille aiheutuvat lisäkustannukset (kts. aikaisemmin), oltaneen lähellä tai tilanteessa, jossa kannattavan liikenteen edellytykset yhteiskuntatalouden näkökulmasta ovat olemassa.

Rovaniemen toisen yöjunan reitittäminen sisämaan kautta kulkevaksi aiheuttaisi Lapissa noin kahden tunnin aikataulumuutoksen lähtöasemalla ja siihen liittyvillä jatkoyhteyksillä sekä edelleen matkustajan lähtöpaikassa. Tämän haitan vastapainona Keski-, Itä- ja Kaakkois-Suomen sekä Lapin välisessä liikenteessä matka-ajat lyhenisivät sekä useassa tapauksessa välttäisi junan vaihdoilta ja liityntäyhteyksien käyttämiseltä. Samalla Itä- ja Kaakkois-Suomi saataisiin tasavertoiseen asemaan Lapin matkailun suhteen. Lapin matkailijavirrat eivät kerry yksinomaan Etelä-Suomesta. Valtakunnallisen henkilöliikenneselvityksen (WSP Finland Oy, 2004–2005) mukaan Itä-Suomen viidestä maakunnasta tehtiin noin

36 000 junamatkaa Lappiin. Liikkuminen on kuitenkin ollut henkilöautopainotteista, autoilla ko. maakunnista tehtiin 208 000 matkaa. Lukujen perusteella on arvioitavissa, että uuden reitityksen myötä itäsuomalaisten junamatkailijoiden määrä todennäköisesti kasvaisi selvästi. Myös venäläisten matkailijoiden liittyttyä Lapin matkailukeskuksiin paranisivat, mikä sekin lisäisi matkustajapotentiaalia määrää. Erityisesti Pietarin alueella on kasvava merkitys.

Rovaniemen yöjunan reitittäminen sisämaan kautta mahdollistaisi sitä täydentävän sisämaan poikittaisyhteyden Joensuu - Turku järjestämisen yhteiskuntataloudellisesti edullisella tavalla. Ratkaisu helpottaisi samalla Oulu - Seinäjoki välin ratakapasiteettiongelmaa. Lapin yöjunien nykyistä monipuolisempi reitittäminen kasvattaisi junien matkustajapotentiaalia. Tämä hyödyttäisi liikennöitsijää ja yhteiskuntataloutta erityisesti matkailusesonkien välisenä aikana, jolloin nykyiset junavuorot toimivat vajaalla kapasiteetilla. Nykyistä laajempi matkustajapotentiaali vähentäisi Rovaniemi - Kemijärvi välisen liikenteen ostotarvetta ja samalla turvaisi yhteysvälin liikennepalveluja.

Sisämaan yöjunaliikenteellä tulee olemaan merkitystä ilmastomuutoksen hillintää tukevana ratkaisuna, koska se tarjoaisi nykyisiä junayhteyksiä houkuttelevamman vaihtoehdon pitkämatkaiselle henkilöautoliikenteelle. Sisämaan yöjunaliikenteen käynnistämällä ja siihen tarvittavalla mahdollisella subventoinnilla saadaan turvattua maamme joukkoliikennepalvelujen alueellista tasa-arvoa tarjoamalla kattavat yöjunaliikennepalvelut koko maahan. Selvityksessä esitetty subventointitarve on suuruudeltaan suhteessa pieni ja vaikutuksiltaan laaja verrattuna nykyisiin yöjunaliikenteen ostoon käytettyyn panostukseen.

Pohjois-Karjalan maakuntaohjelma POKAT 2010 linjaa maakunnan kehittämisen painopistealoiksi joukon Pohjois-Karjalan luontaisiin vahvuuksiin ja erityisosaamiseen pohjautuvia klustereita (mm. teknologia- ja metsäklusterit). Klustereiden myönteinen kehitys on maakunnan elinvoimaisuuden ja talouden tulevan kasvun ehto, joka edellyttää hyviä yhteyksiä maakunnan ulkopuolelle. Maakuntaohjelma korostaakin saavutettavuuden ja toimivien liikenneyhteyksien keskeistä merkitystä maakunnan kehitykselle.

Elinkeinoelämän kilpailukyvyn kannalta yhteydet pääkaupunkiin ovat erityisen tärkeitä. Pohjois-Karjalan sijainti kaukana pääkaupunkiseudulta ja se, ettei maakunta sijaitse keskeisimpien maata halkovien yhteysreittien varrella asettavat erityishaasteen elinkeinoelämän kehittämiseen liittyvien mahdollisuuksien luonastamiselle.

Pohjois-Karjalan saavutettavuus on heikentynyt oleellisesti yöjunayhteyden poistuttua. Yhdessä yöpyvän lentovuoron lakkauttamisen kanssa yhteyksien heikkeneminen on haitannut merkittävästi yritysten kilpailukykyä. Yhteyksien puutteen on arvioitu aiheuttavan Pohjois-Karjalan ulkomaantoimintoja harjoittaville yrityksille satojen tuhansien eurojen lisäkustannuksen vuosittain. Aikaisin pääkaupunkiseudulle saapuvien yhteyksien puute vaikeuttaa myös muiden matkustajien matkantekoa rajoittaen merkittävästi esimerkiksi jatkolentoyhteyksimahdollisuuksien määrää.

Pohjois-Karjalan kehittämisen painopistealoihin lukeutuu myös matkailu, jonka merkitys on ollut viime vuosina kasvussa. Pohjois-Karjalaan suuntautuneiden kotimaan vapaa-ajan matkojen määrä on vuosina 2004–2008 kasvanut Tilastokeskuksen tietojen mukaan 18 % eli puolitoista kertaa nopeammin kuin valtakunnallisesti (+12 %). Ulkomailta tulleiden matkailijoiden yöpymiset Pohjois-Karjalan majoitusliikkeissä ovat kasvaneet samaan aikaan 14,6 %. Lähivuosien matkailun kärkihanke on Kolille suunniteltava kansallispuiston toiminta- ja palvelukeskus. Kyseessä on lähes 40 miljoonan euron investointi viiden tähden leirintäalueineen, hotelleineen ja loma-asuntoineen. Suunniteltava yli yhdeksän hehtaarin alue sijaitsee Kolin kansallispuiston välittömässä läheisyydessä Ukko-Kolin juurella.

Tavoitteet nykyisten junavuorojen nopeuttamisesta Itä-Suomeen ovat pitkän aikavälin tavoitteita, joiden toteutuminen ja käytännön vaikutukset ovat kahden - kolmenkymmenen vuoden päässä. Joensuun osalta todellinen vaihtoehto yöjunaliikennettä korvaavana yhteytenä saavutetaan vasta siinä vaiheessa, kun matka-aika Joensuun ja Helsingin välillä on 3 - 3,25 tuntia.

Pohjois-Karjalan maakunta esittää, että liikenne- ja viestintäministeriö käynnistää välittömästi toimenpiteet sisämaan yöjunapalvelujen järjestämiseksi vuonna 2006 lakkautettuja yöjunareittejä vastaavan palvelutason mukaisesti käynnistämällä uusia yöjunavaroja ja tarvittaessa hyödyntämällä nykyisten yöjunien uudelleen reitittämistä.

POHJOIS-KARJALAN MAAKUNTALIITTO

Pentti Hyttinen
maakuntajohtaja

Hannu Huikuri
kehittämispäällikkö

LIITE 4. POHJOIS-SAVON LIITON KANNANOTTO SISÄMAAN YÖJUNALIIKENTEeseen

Vuonna 2006 tapahtunut sisämaan yöjunaliikenteen lakkauttaminen on koettu Pohjois-Savossa ongelmallisena erityisesti Ylä-Savon alueella, jossa on useita merkittäviä kansainvälisillä markkinoilla toimivia yrityksiä, kuten Ponsse, Normet, Keitele Forest, Olvi, Valio, Genelec ja Finndomo. Em. yrityksille on Ylä-Savon hyvä saavutettavuus keskeinen toimintaedellytys.

Selvityksessä tarkastelu painottuu ennen kaikkea Kuopion liikenneyhteyksiin, mikä antaa osittain väärän kuvan yöjunaliikenteen tarpeesta. Kuopiosta poiketen Ylä-Savon saavutettavuus junaliikenteessä ei ole Kerava-Lahti oikaisun johdosta parantunut niin merkittävästi, että se olisi vähentänyt yöjunaliikenteen tarvetta. Ylä-Savo on myös lentoliikenteen palvelukyvyyn kannalta erilaisessa asemassa kuin Kuopio, sillä liityntämatkat Ylä-Savosta Kuopion lentoasemalle kestävät asuinpaikasta riippuen jopa puolitoista tuntia. Em. johdosta yöjunaliikenne on varsin houkutteleva matkustusmuoto aamuvarhaisen lentoyhteyksiin verrattuna. Valtaosa matkustajista siirtyisikin yöjuniin todennäköisesti lentoliikenteestä eikä päiväjunista, kuten selvityksessä oletetaan.

Raportin loppupäätelmät pohjautuvat tehtyihin yhteiskuntataloudellisiin laskelmiin. Yhteiskuntataloudellisen laskelman "tulos" ei kuitenkaan voi olla ainoa perustelu yöjunaliikenteen tulevaisuuden suuntaamiseen. Myös raideliikenteen kokonaispalvelukyvylä, ilmastomuutoksen torjuntaan liittyvillä seikoilla, maamme eri osien junayhteyksien kehittämistarpeilla jne. on myös oma arvonsa.

Yhtenä esteenä uusien yöjunayhteyksien perustamiselle on nähty kalustopula, joka johtuu pitkään käytössä olleen ns. sinisen makuuvaunun kaluston poistumisesta liikenteestä. Yöjunaliikenteen palvelun tarjonnan mitoittaminen olemassa olevan kaluston mukaan ei ole järkevää yhteiskuntataloudellisesti eikä liikenteelle asetettujen ilmastomuutoksen hillintää koskevien tavoitteiden saavuttamiseksi. Pohjois-Savon liiton näkemyksen mukaan maamme henkilöjunaliikenteestä vielä pitkään yksin vastaavan VR:n tulisikin ottaa ennakoluultomasti vastaan tulevaisuuden haasteet mm. uutta kalustoa hankkimalla.

Ilmastomuutos, energiahinnan odotettavissa oleva kasvu ym. tekijät ovat luoneet otollisen ilmapiirin junaliikenteen kehittämiseksi. Junaliikenteen kasvun jatkuminen ja vahvistuminen edellyttävät kuitenkin jatkuvaa kehittämistyötä ja esim. nyt käyttöön otettavan joustavan lippujen hinnoittelun tapaisia toimintatapoja.

Pohjois-Savon liitto pitää lyhyellä aikavälillä yhteiskuntataloudellisesti parhaimpana ja vaikutusalueen kaikkien maakuntien edut parhaiten yhdistävänä Rovaniemen toisen yöjunan reitittämistä kulkemaan sisämaan kautta. Sen sijaan pitkän tähtäimen tavoitteilana on kuitenkin pidettävä uusia yöjunayhteyksiä, jotka paremmin huomioivat Itä-Suomen ja poikittaiset yhteydet.

Toisen Rovaniemen yöjunan reitittäminen Sisä-Suomen kautta aiheuttaisi Lapis-
sa noin kahden tunnin aikataulumuutoksen lähtöasemalla ja siihen liittyvillä jat-
koyhteyksillä sekä edelleen matkustajan lähtöpaikassa. Tämän haitan vastapai-
nona Keski-, Itä- ja Kaakkois-Suomen sekä Lapin välisessä liikenteessä matka-
ajat lyhenisivät. Useassa tapauksessa välttyttäisiin myös junan vaihdoilta ja lii-
tyntäyhteyksien käyttämiseltä. Rovaniemen yöjunan reitittäminen sisämaan
kautta mahdollistaisi sitä täydentävän sisämaan poikittaisyhteyden Joensuu -
Turku järjestämisen yhteiskuntataloudellisesti edullisella tavalla. Lapin yöjunien
nykyistä monipuolisempi reitittäminen kasvattaisi junien matkustajapotentiaalia,
kun myös Savon suunnalta avautuisi mahdollisuus yöjunien käyttöön mm. Lap-
piin suuntautuvassa matkailussa. Tämä hyödyttäisi liikennöitsijää ja yhteiskun-
tataloutta myös matkailusesonkien välisenä aikana, jolloin nykyiset junavuorot
toimivat vajaalla kapasiteetilla. Nykyistä laajempi matkustajapotentiaali vähen-
täisi myös Rovaniemi – Kemijärvi välisen liikenteen osto-tarvetta ja samalla
turvaisi yhteysvälin liikennepalveluja. Sisämaan ja Lapin, pääkaupunkiseudun
sekä Lounais-Suomen välinen saavutettavuus paranisi merkittävästi.

Sisämaan yöjunaliikenteen käynnistämällä ja siihen tarvittavalla mahdollisella
subventoinnilla saadaan turvattua maamme joukkoliikennepalvelujen alueellista
tasa-arvoa tarjoamalla kattavat yöjunaliikennepalvelut koko maahan. Selvityk-
sessä esitetty subventointitarve vastaa edullisimmissa vaihtoehdoissa suuruudel-
taan nykyistä Rovaniemi - Kemijärven liikenteen subventointia, mutta sisämaan
yöjunaliikenteen palveluiden vaikutusalue käsittäisi koko itäisen Suomen.

**Pohjois-Savon liitto esittää, että liikenne- ja viestintäministeriö käynnistää
toimenpiteet Itä-Suomea palvelevan yöjunaliikenteen järjestämiseksi joko
hyödyntämällä nykyisten vuorojen uudelleen reitittämistä tai tarvittaessa
uusia yöjunavuoroja perustamalla.**

Pohjois-Savon liitto

Jussi Huttunen
maakuntajohtaja

LIITE 5. VARSINAIS-SUOMEN LIITON KANTA SISÄMAAN YÖJUNALIIKENTEeseen

Varsinais-Suomelle on tärkeää parantaa raideliikenneyhteyksiä myös Itä-Suomeen. Mielestämme Turku-Tampere-Jyväskylä-Kuopio-Joensuu -yhteys on Suomen merkittävin poikittaisyhteys, jota myös yöjunaliikenteen keinoin on syytä kehittää. Liikennepoliittisessa selonteossa linjattiin pitkämatkaisen joukkoliikenteen peruspalvelutaso, jonka valtio turvaa joukkoliikenteen ostoin. Tässä raportissa tarkasteltujen yhteyksien osalta peruspalvelutaso on todettu toteutuvan nykyisellä liikennetarjonnalla. Varsinais-Suomen näkökulmasta peruspalvelutasoa määritettäessä alueiden yhteydet kansainväliseen liikenneverkkoon on käsitelty liian suppeasti. Tästä heijastuu mm. se, että Itä-Suomen yhteydet Varsinais-Suomen kautta Skandinaviaan eivät sisälly joukkoliikenteen peruspalvelutasoon.

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaiset henkilöautoliikenteen tarpeen vähentäminen ja raideliikenteen suosiminen sekä ilmastonmuutoksen hillitsemisen tavoitteet puoltavat raideliikenneverkon kehittämistä ja rataverkon liikenteen lisäämistä myös yöjunaliikenteenä. Joustava lippujen hinnoittelu sesonkiaikojen ulkopuolella tehostanee vapaan kapasiteetin käyttöä ja parantanee liikennöinnin tulosta. Tämä osaltaan lisää raideliikenteen houkuttelevuutta ja kulkutapasiirtymiä.

Selvityksen mukaan mikään esitetyistä vaihtoehtoista ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava. Esitettyjen yöjunavaihtoehtojen vaikutusten arviointiin ja yhteiskuntataloudellisiin kustannuksiin liittyy suuria epävarmuuksia. Laskelma ei huomioi aluetaloudellisia vaikutuksia kuten saavutettavuuden vaikutuksia alueiden kilpailukykyyn eikä vaikutuksia alue- ja yhdyskuntarakenteeseen. Yhteiskuntataloudellisen laskelman ”tulos” ei ole ainoa perustelu yöjunaliikenteen tulevaisuuden suuntaamiseen.

Varsinais-Suomelle on tärkeää parantaa alueiden välistä vuorovaikutusta ja saavutettavuutta kehittämällä junayhteyksiä Pohjois-Savoon, Pohjois-Karjalaan ja Kainuuseen. Selvityksessä esitetyistä yöjunaliikenteen reitti- ja palveluvaihtoehtoista lyhyellä tähtäimellä parhaiten Varsinais-Suomen tavoitteita toteuttaa Lapin yöjunien uudelleen reititys (Ve 2 ja Ve 4b), joka samalla kytkee Joensuun yöjunaliikenteen piiriin. Nämä vaihtoehdot ovat selvityksessä esitetyn yhteiskuntataloudellisen laskelman perusteella syytä jatkosuunnitella.

Matkailun kehittymisen arvo yöjunaliikenteelle saattaa olla suurempi kuin tässä selvityksessä on arvioitu. Lapin yöjunien reititys tai uusi reitti Itä-Suomen kautta on Varsinais-Suomen näkökulmasta perustellumpi, kun vaikutuksina vertaillaan noin kahden tunnin lähdön aikaistumista uuden reitin mukanaan tuomilla positiivisilla vaikutuksilla Itä-Suomeen ja sen saavutettavuuteen.

Suurempi huomio aikataulumuutoksen sijaan tulee kohdistaa makuuvaunukalustoon. VR Yhtymä Oy:n ilmoituksen mukaan noin kymmenen vuoden kuluessa poistuvat käytöstä kaikki vanhat siniset ja myös saneeratut makuuvaunut. Ellei uutta vaunukalustoa hankinta jo päätettyjen hankintojen lisäksi, makuuvaunuka-

pasiteetti on silloin n. 40 % nykyisestä kapasiteetista. Tälläkin hetkellä sesonki-aikana vaunukapasiteetti on täysimääräisesti käytössä jo nykyisellä yöjunaliikenteellä.

VARSINAIS-SUOMEN LIITTO

Juho Savo
maakuntajohtaja

Janne Virtanen
maakuntainsinööri

LIITE 6. NYKYISET JUNAYHTEYDET

JUNAYHTEYDET (ti 26.1.2010)				MÄÄRÄNPÄÄ AAMULLA			
				Helsinki keskusta	Helsinki-Vantaan lentoasema	Turku keskusta/satama	Tampere keskusta
				TAVOITE	perillä ennen klo 9	perillä ennen klo 7	perillä ennen klo 10 / aamulaivalle
LÄHTÖPAIKKA	AAMULLA	Kajaani		lähtö 20:56 tulo 8:36, hinta 60,60 € + makuupaikka 27,50 € (yht: 88,10 €), vaihto Oulussa. Toinen lähtö 4:00, tulo 9:48, hinta 74 €	lähtö 18:00, tulo 6:54, hinta 89,50 € + makuupaikka 12,50 € (yht: 102 €), sis. bussimatka Kajaani-Oulu	lähtö 20:56, tulo 7:50, hinta 65,20 € + makuupaikka 27,50 € (yht: 92,70 €), vaihto Oulussa ja Tampereella	lähtö 20:56, tulo 5:48, hinta 55,60 € + makuupaikka 27,50 € (yht: 83,10 €), vaihto Oulussa
		Joensuu		juna edellisenä iltana 64,90 € + yöpyminen 105 € (yht: 169,90 €) (aikaisin vuoro: lähtö 5:19 tulo 9:37)	juna edellisenä iltana 64,90 € + yöpyminen 105 € (yht: 169,90 €) (aikaisin vuoro: lähtö 5:19 tulo 9:37)	juna edellisenä iltana 72,50 € + yöpyminen 105 € (yht: 177,50 €) (aikaisin vuoro: lähtö 5:19 tulo 11:50)	juna edellisenä iltana 58,50 € + yöpyminen 105 € (yht: 163,50 €) (aikaisin vuoro: lähtö 5:19, tulo 10:56, vaihto Tikkurilassa)
		Kuopio		lähtö 4:08 tulo 8:48, hinta 54,40€ tai lähtö 5:45, tulo 9:48, hinta 61,60 €	juna edellisenä iltana 54,40 € + yöpyminen 105 € (yht: 159,40 €) (aikaisin vuoro: lähtö 4:08 tulo 8:48)	juna edellisenä iltana 57,20 € + yöpyminen 105 € (yht: 166,20 €) (aikaisin vuoro: lähtö 4:08, tulo 11:00, vaihto Kouvolassa ja Helsingissä)	lähtö 5:55, tulo 8:50, hinta 50,20 €
		Rovaniemi		lähtö 18:00, tulo 6:54, hinta 78,50 € + makuupaikka 27,50 € (yht: 106 €)	lähtö 18:00, tulo 6:54, hinta 78,50 € + makuupaikka 27,50 € (yht: 106 €)	ei tarkasteltu	ei tarkasteltu
				MÄÄRÄNPÄÄ ILLALLA			
				Kajaani	Joensuu	Kuopio	Rovaniemi
	ILLALLA	Helsinki keskusta	lähtö klo 15 jälkeen	lähtö 16:12, tulo 22:34, hinta 68 €	lähtö 15:12, tulo 19:33, hinta 64,90 €	lähtö 15:12, tulo 19:13, hinta 61,60 €	lähtö 19:26, tulo 7:53, hinta 78,50 + makuupaikka 27,50 € (yht: 106 €)
		Helsinki-Vantaan lento-asema	lähtö klo 22 jälkeen	lähtö 22:23, tulo 10:25, hinta 94,10 € + makuupaikka 12,50 € (yht: 106,60 €), sis. bussimatka Oulu-Kajaani	yöpyminen 105 € + aamujuna 58,90 € (yht: 163,90 €) (viimeinen vuoro: lähtö 18:12, tulo 22:49)	yöpyminen 105 € + aamujuna 61,60 € (yht: 166,60 €) (viimeinen vuoro: lähtö 19:12, tulo 23:09)	lähtö 22:23, tulo 10:41, hinta 78,50 + makuupaikka 27,50 € (106 €)

Käytetty meno-paluu hintoja ja halvinta makuupaikkaa (vanhalla kalustolla 12,50 €, uudella kalustolla 27,50 €)

Aikataulutavoitteen mukainen, ajallisesti miellyttävä yhteys tarjotaan (yö nukkuen tai lähtö klo 5 jälkeen)

Aikataulutavoitteen mukainen, ajallisesti epämiellyttävä yhteys tarjotaan (yö istuen tai lähtö ennen klo 5)

Aikataulutavoitteen mukaista yhteyttä ei tarjota

Käytetty meno-paluuhintoja ja lentoyhtiötä, jolla paras aikataulu/halvin hinta (lento hinnat vaihtelevat suuresti)
Tässä ei ole huomioitu, että ulkomaan jatkolentojen yhteydessä kotimaan lento usein edullinen, jos jatko samalla yhtiöllä
Aikataulutavoitteen mukainen, ajallisesti miellyttävä yhteys tarjotaan (yö nukkuen tai lähtö klo 5 jälkeen)
Aikataulutavoitteen mukainen, ajallisesti epämiellyttävä yhteys tarjotaan (yö istuen tai lähtö ennen klo 5)
Aikataulutavoitteen mukaista yhteistä ei tarjota

LIITE 8. NYKYISET BUSSIYHTEYDET

BUSSIYHTEYDET (ti 26.1.2010)			MÄÄRÄNPÄÄ AAMULLA			
			Helsinki keskusta	Helsinki-Vantaan lentoasema	Turku keskusta/satama	Tampere keskusta
TAVOITE			perillä ennen klo 9	perillä ennen klo 7	perillä ennen klo 10 / aamulaivalle	perillä ennen klo 10
LÄHTÖPAIKKA	AAMULLA	Kajaani	lähtö 20:10, tulo 7:45 hinta 77,40 €, vaihto Lahdessa ja Hämeenlinnassa	lähtö 20:10, tulo 5:30, hinta 72,45 €	lähtö 20:10, tulo 07:50, hinta 82,45 €, vaihto Lahdessa	bussi edellisenä iltana 62,15 € + yöpyminen 105 € (yht: 167,15 €), (aikaisin vuoro: lähtö 15:05, tulo 22:25, vaihto Jyväskylässä)
		Joensuu	lähtö 22:20, tulo 6:55, hinta 47,35 €	lähtö 22:20, tulo 6:55, hinta 47,35 €	bussi edellisenä iltana 69,20 € + yöpyminen 105 € (yht: 174,20 €) (aikaisin vuoro: lähtö 9:10, tulo 18:35, vaihto Jyväskylässä)	bussi edellisenä iltana 51,90 € + yöpyminen 105 € (yht: 156,90 €) (aikaisin vuoro: lähtö 15:00, tulo 22:25, vaihto Jyväskylässä)
		Kuopio	lähtö 23:00, tulo 5:30, hinta 52,30 €	lähtö 23:00, tulo 5:30, hinta 52,30 €	lähtö 23:00, tulo 7:50, hinta 67,35 €, vaihto Lahdessa	bussi edellisenä iltana 37,50 € + yöpyminen 105 € (yht: 142,50 €) (aikaisin vuoro: lähtö 6:30, tulo 12:00, vaihto Jyväskylässä)
		Rova- niemi	lähtö 17:15, tulo 6:00, hinta 102,45 €	lähtö 17:15, tulo 6:00, hinta 102,45 €	ei tarkasteltu	ei tarkasteltu
	ILLALLA		MÄÄRÄNPÄÄ ILLALLA			
			Kajaani	Joensuu	Kuopio	Rovaniemi
		Helsinki keskusta	lähtö 0:50, tulo 10:15, hinta 72,45 € (pitkä odotusaika Helsingissä)	lähtö 14:00, tulo 20:55, hinta 47,35 € (aikainen lähtöaika Helsingistä)	lähtö 16:30, tulo 23:15, hinta 52,30 €	lähtö 18:00, tulo 11:25, hinta 130,70 €, vaihto Porissa ja Oulussa
		Helsinki- Vantaan lento- asema	lähtö 0:50, tulo 10:15, hinta 72,45 €	lähtö 0:05, tulo 8:40, hinta 47,35 €	lähtö 0:50, tulo 7:20, hinta 52,30 €	lähtö 1:30, tulo 14:55, hinta 102,45 €

Käytetty meno-paluu hintoja

Aikataulutavoitteen mukainen, ajallisesti miellyttävä yhteys tarjotaan (yö nukkuen tai lähtö klo 5 jälkeen)

Aikataulutavoitteen mukainen, ajallisesti epämiellyttävä yhteys tarjotaan (yö istuen tai lähtö ennen klo 5)

Aikataulutavoitteen mukaista yhteyttä ei tarjota

LIITE 9. NYKYISET HENKILÖAUTOYHTEYDET

HENKILÖAUTOYHTEYDET (ti 26.1.2010)			MÄÄRÄNPÄÄ AAMULLA			
			Helsinki keskusta	Helsinki-Vantaan lentoasema	Turku keskusta/satama	Tampere keskusta
		TAVOITE	perillä ennen klo 10	perillä ennen klo 7	perillä ennen klo 10 / aamulaivalle	perillä ennen klo 10
LÄHTÖPAIKKA	AAMULLA	Kajaani	lähtö 3:01, tulo 9:45, hintaa 53 € (km-korvaus 247 €) + pysäköinti 18 €	lähtö 00:01, tulo 6:45, hintaa 53 € (247 €) + 14 €	lähtö 1:41, tulo 9:45, hintaa 60 € (279 €) + 8,40 €	lähtö 3:31, tulo 9:45, hintaa 44 € (208 €) + 8,40 €
		Joensuu	lähtö 4:24, tulo 9:45, hintaa 42 € (196 €) + 18 €	lähtö 1:24, tulo 6:45, hintaa 42 € (196 €) + 14 €	lähtö 2:40, tulo 9:45, hintaa 57 € (268 €) + 8,40 €	lähtö 3:53, tulo 9:45, hintaa 38 € (177 €) + 8,40 €
		Kuopio	lähtö 5:07, tulo 9:45, hintaa 37 € (171 €) + 18 €	lähtö 2:07, tulo 6:45, hintaa 37 € (171 €) + 14 €	lähtö 3:47, tulo 9:45, hintaa 44 € (204 €) + 8,40 €	lähtö 5:37, tulo 9:45, hintaa 28 € (132 €) + 8,40 €
		Rovaniemi	lähtö 23:00, tulo 9:45, hintaa 80 € (374 €) + 18 €	lähtö 21:00, tulo 6:45, hintaa 80 € (374 €) + 14 €	ei tarkasteltu	ei tarkasteltu
			MÄÄRÄNPÄÄ ILLALLA			
			Kajaani	Joensuu	Kuopio	Rovaniemi
	ILLALLA	Helsinki keskusta	lähtö klo 15 jälkeen	ei tarkasteltu	ei tarkasteltu	ei tarkasteltu
		Helsinki- Vantaan lentoasema	lähtö klo 22 jälkeen	ei tarkasteltu	ei tarkasteltu	ei tarkasteltu

Käytetty bensa (95) keskihintaa 6.12.09 (1,3 €), auton keskikulutuksena 7,4 l/100 km (AKE:n tilasto).

Lisäksi esitetty suluissa hinta kilometrikorvausta (45 senttiä/km) käyttäen

Hintaan on lisätty pysäköintimaksu: Helsingin keskustassa 3 €/h, Tampereella ja Turussa 1,40 €/h 6 tunnin ajaksi
ja Helsinki-Vantaan lentoasemalle 14€/vrk

Matkustajamääränä käytetty 1 henkilöä. Matka-aika laskettu ilman pysähdyksiä.

Aikataulutavoitteen mukainen, ajallisesti miellyttävä yhteys tarjotaan (yö nukkuen tai lähtö klo 5 jälkeen)

Aikataulutavoitteen mukainen, ajallisesti epämiellyttävä yhteys tarjotaan (yö istuen tai lähtö ennen klo 5)

Aikataulutavoitteen mukaista yhteyttä ei tarjota

LIITE 10. YÖJUNALIIKENNE RUOTSISSA JA NORJASSA

Ruotsissa junaliikenne on kilpailutettu. Tilaaja järjestää kaluston, jota operaattori vuokraa. Vaikeutena yöjunaliikennöinnin järjestämisessä on se, että sen kysyntä vaihtelee eri aikoina huomattavasti. Joillain reiteillä joinain aikoina liikenne toimii kaupallisesti, toisaalla sitä on tuettava.

Ruotsissa ajetaan yöjunilla seuraavat reitit:

- Göteborg-Sundsvall, Östersund, Åre ja Storlien Tukholman kautta
- Malmö-Sundsvall, Östersund, Åre ja Storlien Tukholman kautta
- Tukholma-Malmö, jatko päiväjunalla Kööpenhaminaan
- Tukholma-Lulea-Kiruna-Narvik Gävlen kautta
- Tukholma-Umeå-Luleå, jatko päiväjunalla Narvikiin
- Göteborg-Umeå-Luleå Västeråsin kautta, jatko päiväjunalla Narvikiin
- Malmö-Berlin (esim. 1.4–31.10.2009)
- Malmö-Oslo (esim. 14.6–30.8.2009)
- Tukholma-Oslo (esim. 14.6–30.8.2009)

Tukholmasta, Malmöstä ja Åresta lähdettäessä matkustajat pääsevät reilusti etuajassa vaunuosastoihin ja saavat vastaavasti jäädä nukkumaan junan saavuttua asemalle. Makuupaikan ostamiseen on monia vaihtoehtoja. Vaihtoehtoja ovat paikka 6-henkilön makuuvaunuosastosta, koko 6 henkilön vaunuosaston varaus, paikka 2–3 henkilön vaunuosastosta, koko 2 henkilön vaunuosaston varaus ja yhden henkilön vaunuosaston varaus. 6 henkilön ja 2–3 henkilön vaunuosastoissa on wc ja suihku käytävällä, omassa 2 hengen ja 1 hengen vaunuosastoissa nämä on sijoitettu vaunuun.

Norjassa yöjuna ajaa neljää reittiä, jotka ovat:

- Oslo-Bergen
- Oslo-Stavanger
- Oslo-Trondheim
- Trondheim-Bodø

Junista on mahdollista varata yksittäinen paikka 1–2 sängyn vaunuosastosta tai koko vaunuosasto. Lisäksi junissa on päivävaunuja.